DIE HAFTUNGSBESCHRÄNKUNGEN DES FRACHTFÜHRERS UND DES VERFRACHTERS IN RECHTSPOLITISCHER BELEUCHTUNG

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE
DER RECHTS- UND STAATSWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT
DER GEORG-AUGUST-UNIVERSITÄT ZU GÖTTINGEN

VORGELEGT VON

HANS SEYDE
REFERENDAR IN BREMEN

1924

GUTACHTER:
PROF. DR. MÜLLER-ERZBACH

CARL SCHÜNEMANN BREMEN

DIE HAFTUNGSBESCHRÄNKUNGEN DES FRACHTFÜHRERS UND DES VERFRACHTERS IN RECHTSPOLITISCHER BELEUCHTUNG

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE
DER RECHTS- UND STAATSWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT
DER GEORG-AUGUST-UNIVERSITÄT ZU GÖTTINGEN

VORGELEGT VON

HANS SEYDE
REFERENDAR IN BREMEN

1924

GUTACHTER:
PROF. DR. MÜLLER-ERZBACH

CARL SCHÜNEMANN BREMEN

Angenommen
von der
Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der
Universität Göttingen

Tag der mündlichen Prüfung: 16. Dezember 1924

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen lieben Eltern

gewidmet

INHALTSÜBERSICHT

Seite

§ 1. Einleitung 9

I. Abschnitt: Geschichte

§ 2. 1) Die Frachtführerhaftung bis etwa 1800 12

§ 3. 2) Die Frachtführerhaftung und ihre vertraglichen Beschränkungen seit Beginn des 19. Jahrhunderts . . 16

II. Abschnitt: Der gegenwärtige Stand der Frage

§ 4. Die gesetzliche Gestaltung der Frachtführerhaftung . . 29

§ 5. Die tatsächliche Gestaltung der Frachtführerhaftung . 34

§ 6. Die Stellung der interessierten Erwerbsgruppen . . . 39

§ 7. Die Stellung der Rechtsprechung 44

§ 8. Die Stellung der Rechtswissenschaft 48

III. Abschnitt: Rechtspolitische Beleuchtung

§ 9. 1) Im allgemeinen 51

§ 10. 2) Rechtspolitische Beleuchtung der einzelnen Beschränkungen der Frachtführerhaftung 67

§ 11. Schlußwort 90

Benutzte Literatur

Beschorner, I. H.: „Von der Ersatzpflicht der Eisenbahnverwaltungen" im Archiv Ziv. Prax. 41. S. 393 ff. (1858).

Borchard-Kohler und andere: „Die Handelsgesetze des Erdballs" in 13 Bänden.

Boyens, Emil: „Das Deutsche Seerecht" auf Grund des Kommentars von W. Lewis. Leipzig. I. Bd. 1897, II. Bd. 1901. Zit.: Boyens I u. II.

Boyens, Emil: „Gutachten zum 28. Deutschen Juristentage" in Verh. d. 28. Jur.-Tg. I S. 42 ff. Zit.: Boyens, Gutachten.

Boyens, Emil: „Gesetzlicher Schutz der Ansprüche aus Konossementen" im Z. f. H. R. 86 S. 449 ff. (1923)

Carver, Thomas Gilbert: „Carriage of Goods by Sea". 2. Aufl. London 1891.

Düringer-Hachenburg: „Das Handelsgesetzbuch vom 10. 5. 1897", III. Bd. 1905.

Eger, Georg: „Das deutsche Frachtrecht", Bd. I—III, Berlin 1897, 1881, 1883.

Endemann, W.: „Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts". III. Bd. Leipzig 1885.

Enneccerus, Ludwig: „Lehrbuch des bürgerlichen Rechts", Bd. I, 2. 18/21. Aufl. Marburg 1923.

„Entwurf eines Handelsgesetzbuches nebst Denkschrift." Berlin 1897, erschienen bei Guttentag.

Euken, Walter: „Die Verbandsbildung in der Seeschiffahrt." München-Leipzig 1904 in Staats- u. Sozialwissenschaftl. Forschungen (herausgegeben von G. Schmoller u. M. Sering), Heft 172.

Friedberg, Emil: „Formelbuch für das Handels-, Wechsel- und Seerecht". 2. Aufl. Leipzig 1901.

Gierke, Julius v.: „Handels- und Schiffahrtsrecht" in Grundrissen des Vereins wissenschaftl. Verleger. Bd. 6. Berlin 1921.

Goldschmidt: „Über die vertragsmäßige Beschränkung der Ersatzpflicht der Eisenbahnverwaltungen" im Arch. Ziv. Prax. 41, S. 406 ff. (1858).

Goldschmidt: „Das receptum nautarum, cauponum, stabulariorum". Eine geschichtlich-dogmatische Abhandlung im Z. f. H. R. 3, S. 58 ff., 331 ff. (1860).

P. Govare et L. Denisse: „Les clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence" in Revue internationale du droit maritime. (Par. F. C. Autran) 17. Jahrg. 1901—2, Paris.

Gütschow, C.: „Die Reform und Vereinheitlichung des Seerechts durch Rückkehr zum allgemeinen Frachtrecht". Hamburg 1911.

Gütschow, C.: „Das internationale Seefrachtrecht" im H. R. Z. 1924 S. 641 ff.

Hagen, Otto: „Versicherungsrecht" in Ehrenbergs Handbuch, des gesamten Handelsrechts. Bd. VIII, 1. Leipzig 1922.

Heinz, Erich: „Die Beschränkung der Haftung des Reeders aus der Güterannahme (receptum) durch Freizeichnung", Graudenz 1912, in Königsberger Dissertationen 1912.

Hoeniger-Kahn: „Handelsrechtliche Aktenstücke und Formulare", Mannheim, Berlin, Leipzig 1922.

Kisselbach, G. Arnold: „Die wirtschafts- und rechtsgeschichtliche Entwicklung der Seeversicherung in Hamburg", Hamburg 1901.

Lehmann, Karl: „Lehrbuch des Handelsrechts". 2. Aufl. Leipzig 1912.

Lewis, William: „Die neuen Konossementsklauseln". Leipzig 1885.

Lutz, J.: „Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen Handelsgesetzbuches". Würzburg 1858.

Mittelstein, Max: „Deutsches Binnenschiffahrtsrecht", Leipzig, Bd. I. 2. Aufl. 1903, Bd. II. 2. Aufl. 1900. Zit. Mittelstein B. Sch. G.

Mittelstein, Max: „Gutachten zum 28. Deutschen Juristentage" in Verh. d. 28. Jur.-Tg. I. S. 278 ff. 1905. Zit. Mittelstein, Gutachten.

Mittelstein, Max: „Das Binnenschiffahrtsrecht" in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts Bd. VII, 1. Leipzig 1918.

Mittelstein, Max: „Hague Rules 1921" im H. R. Z. 1922, S. 33 ff.

Mittelstein, Max: „Über den heutigen Stand der Bestrebungen zur Vereinheitlichung des internationalen Seerechts". H. R. Z. 1923 S. 319 ff.

Müller-Erzbach, Rudolf: „Die Erhaltung des Unternehmens" in Z. f. H. R. 61 S. 357 ff. 1908.

Müller-Erzbach, Rudolf: „Der Schutz der Unternehmerarbeit" in Z. f. H. R. 64 S. 520 ff.

Müller-Erzbach, Rudolf: „Gefährdungshaftung und Gefahrtragung" im Arch. Ziv. Prax. 106 S. 309 ff. (1910).

Müller-Erzbach, Rudolf: „Deutsches Handelsrecht". Tübingen, Bd. I 1921. Bd. II. 1924. Zit.: Müller-Erzbach I u. II.

Müller-Erzbach: Rudolf: „Das Unpersönliche des Welthandels" in Z. f. H. R. 86 S. 121 ff. 1923.

Pappenheim, Max: „Konossementsklauseln" in D. J. Z. 8 S. 42 ff. 1903.

Pappenheim, Max: „Das geltende deutsche Privatseerecht und seine Weiterentwicklung" im Weltwirtschaftl. Archiv (Herausgeber B. Harms), Bd. II. (1913.)

Pappenheim, Max: „Handbuch des Seerechts". Bd. III in Bindings Handbuch der deutschen Rechtswissenschaft. München-Leipzig 1918. Zit.: Pappenheim III.

Philippowich, Eugen: „Grundriß der Politischen Oekonomie". II. Bd. Volkswirtschaftspolitik. II. Teil. 9. Aufl. Tübingen 1920.

Poetsch, J.: „Zur Haftung des Frachtführers für Verlust und Beschädigung des Frachtgutes, sowie für Versäumung der Lieferfrist". In Z. f. H. R. 68 S. 30 ff. (1910.)

„Protokolle zum Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch." Nürnberg 1861.

Reichsgerichtsräte-Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Bd. I. 5. Aufl. Leipzig 1923. Zit.: R. G. R. I.

Rehme, Paul: „Die Geschichte des Handelsrechts." In Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts, Bd. I. Leipzig 1913.

Ritter, Carl: „Das Recht der Seeversicherung." Ein Kommentar zu den Allgemeinen deutschen Seeversicherungsbedingungen. I. Bd. 1922. II. Bd. 1924. Hamburg.

Rundnagel, Ernst: „Beförderungsgeschäfte". In Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts, Bd. V, 2. 1915.

Rusche, Richard: „Die Haftung des Frachtführers". Borna/Leipzig 1907. Leipziger Dissertat. 1907/8.

Schaps, Georg: „Das deutsche Seerecht". 1. Aufl. Berlin 1906. Zit.: Schaps. 2. Aufl. Bd. I v. Mittelstein-Sebba. Berlin-Leipzig 1921. Zit.: Schaps I.

Schott: Das Frachtrecht in Endemanns Handbuch des Handelsrechts. Bd. III. Leipzig 1885.

Schünemann, Alfred: „Die Haftung des Frachtführers." Borna/Leipzig 1906. Leipziger Dissertat. 1906/7.

Scrutton, Thomas-Edward: „The Contract of Affreightment as expressed in Charterparties and Bills of Lading". 8. Aufl. London 1917.

Sieveking, Alfred: „Das deutsche Seerecht". Hamburg 1907. Zit.: Sieveking.

Sieveking, A.: „Internationale Bestrebungen zur Vereinheitlichung des Seefrachtrechts". In H. R. Z. 1921 S. 945 ff.

Sieveking, A.: „Die Haager Regeln in englischer Beleuchtung". In H. R. Z. 1923 S. 315 ff.

„Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich." Berlin. Verschiedene Bände.

Staub's Kommentar zum Handelsgesetzbuch II, 2. 11. Aufl., bearbeitet von Koenige, Pinner, Bondi. Berlin-Leipzig. 1921.

J. v. Staudinger's Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuche. I. Bd. 7/8. Aufl. v. Loewenfeld-Riezler. 1912. Berlin-München.

Tuhr, Andreas v.: „Der allgemeine Teil des deutschen bürgerlichen Rechts". II. Bd. 2. Hälfte 1918. München u. Leipzig.

„Verhandlungen des 17. Deutschen Juristentages". 1884.

„Verhandlungen des 28. Deutschen Juristentages." 1907.

Voigt, Joh. Friedr.: „Zum See- und Versicherungsrecht". Jena 1880. Zit.: Voigt, See- u. Vers.-R.

Voigt, Joh. Friedr.: „Die neuen Unternehmungen zum Zwecke der Ausgleichung der Verschiedenheiten der in den Seestaaten geltenden Havariegrosse- und Seefrachtrechte". Jena 1882. Zit.: Voigt, Die neuen Unternehmungen.

Voigt, Joh. Friedr.: „Gutachten zum 17. Deutschen Juristentage." In Verh. d. 17. Jur.-Tg. 1. S. 137 ff. 1884. Zit.: Voigt, Gutachten.

Warneyer, Otto: „Kommentar zum B. G. B. für das Deutsche Reich". Bd. I. 1923.

Wendt, Ernst, Emil: „Papers on maritime Legislation". London. 3, Aufl.

Wittmaak, H.: „Die nordamerikanische Harter's Akte". In Z. f. H. R. 52 S. 75 ff. (1902.)

Wüstendörfer, Hans: „Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages". Bd. I. Dresden 1905/9. (Erschienen als Heft V der „Mitteilungen der Gesellschaft für wirtschaftliche Ausbildung", E. V. Frankfurt a. M.) Zit.: Wüstendörfer I.

Wüstendörfer, Hans: „Das Seeschifftahrtsrecht". In Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts. Bd. VII, 2. 1923.

Wüstendörfer, Hans: „The Hague Rules 1922". (Als Heft II der Überseestudien von Wüstendörfer u. Bruck.) Mannheim, Berlin, Leipzig 1924.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548128_0195

Einleitung

§ 1

Eines der hervorstechendsten Merkmale in der wirtschaftlichen Entwicklung der letzten hundert Jahre ist der Aufschwung, den das gesamte Transport- und Verkehrswesen genommen haben [1]).

Die jüngste Vergangenheit beweist, daß diese Entwicklung noch andauert, ja sich vielleicht mit noch größerer Beschleunigung, als bisher, vollzieht. Abgesehen von dem Aufkommen ganz neuer Beförderungsarten — es sei nur an den Luftverkehr erinnert — zeigt sich dies in den fortdauernden Verbesserungen und Vervollkommnungen der bestehenden Verkehrsmittel. Man vergegenwärtige sich etwa die Fortschritte im Eisenbahnwesen und Seeschiffbau, die Bedeutung, die Kraftfahrzeuge aller Arten im modernen Wirtschaftsleben gewonnen haben, die Hebung der Binnenschiffahrt durch großzügige Kanalbauten, oder die Wichtigkeit, die heute der Elektrizität als Kraftquelle für die verschiedensten Beförderungsmittel zukommt — um nur einige wenige Erscheinungsformen dieser Entwicklung herauszugreifen.

Da neben den Fortschritten der Verkehrstechnik, die insbesondere die Schnelligkeit und Zuverlässigkeit des Transportes erhöhten, eine zunehmende Verbilligung der Beförderungskosten einherging, kann das starke Anwachsen des Verkehrs nicht überraschen [2]), für dessen zukünftige Weiterbildung in dieser Richtung offenbar alle Bedingungen vorliegen.

Diese Entwicklung mit den durch die technischen Neuerungen im Transportwesen bedingten Veränderungen, insbesondere das Anwachsen des Verkehrs an sich schon, mußte an das Verkehrsrecht hohe Anforderungen stellen und ihm eine steigende, praktische Bedeutung zuweisen.

Bei den engen Beziehungen, die zwischen Recht und Wirtschaft bestehen, und die eine wechselseitige Beeinflussung der beiden Materien bedingen [3]), unterliegt das Recht der Gestaltung durch

[1]) Wenn Wüstendörfer I S. 24 sagt: „Seit den Tagen der attischen Triere hat die Menschheit niemals so grundstürzende Änderungen der Seeschiffahrt und ihrer Technik gesehen wie in der kurzen Spanne Zeit, die seit der Mitte des 19. Jahrh. verstrichen ist," so gilt dies nicht minder für das übrige Verkehrswesen.

[2]) Das Statist. Jahrb. ergibt z. B.: a) Eisenbahngüterverkehr von 1889/1913 gewachsen auf über das 3fache, b) Seeverkehr der deutschen Häfen von 1873/1913 auf fast das 6fache, c) Auswärtiger Handel von 1872/1913 auf über das 7fache.

[3]) Vergl. etwa Rehme b/Ehrenberg I S. 31.

das Leben da in besonderem Grade, wo es als sogenanntes „ius dispositivum" der vertraglichen Abänderung durch die Parteien freien Spielraum läßt. Diese Vertragsfreiheit ermöglicht es erst, ein Rechtsverhältnis den besonderen Interessen des Einzelfalles anzupassen. Davon abgesehen bildet die Vertragsfreiheit eine Gewähr dafür, daß das Leben nicht den Hemmnissen und Schädigungen zu unterliegen braucht, die eine unzweckmäßige oder rückständige gesetzliche Regelung sonst zur Folge haben müßte; vielmehr ermöglicht sie im Wege vertraglicher Abänderung solchen Rechts eine weitgehende, wenn nicht gar vollkommene Anpassung an die gegebene Interessenlage, indem somit gleichsam eine unmittelbare Fortbildung des Rechts durch das Leben erfolgt.

Andererseits birgt die Vertragsfreiheit die große Gefahr in sich, daß die Erzwingung einer vertraglichen Abänderung geltenden Rechts unter Ausnutzung wirtschaftlicher Machtstellungen zu einer Rechtsgestaltung führt, die die schwersten Bedenken wachrufen muß.

Jeder Fall, in dem ein häufigeres Wiederkehren vertraglicher Umgestaltung geltenden Rechts festzustellen ist, darf somit besondere Beachtung beanspruchen. Denn wenn sich ergibt, daß hier das Leben eine andere Form, als die vom Gesetzgeber geschaffene, für zweckmäßig befunden hat, so gewährt es damit Aufschlüsse über seine Bedürfnisse und Entwicklungstendenz, die bei einer Neuregelung der Materie durch die Gesetzgebung Berücksichtigung beanspruchen müssen, wenn die Rechtsordnung ihren Zweck erfüllen, und nicht ein unerwünschter Zwiespalt zwischen Gesetz und Leben Platz greifen soll. Andererseits kann, wenn die Vertragsfreiheit mißbraucht wird, unter Umständen ihre Beseitigung oder die Einführung zwingender Schutzgesetze geboten erscheinen.

Da das Transportrecht — vom Eisenbahnverkehr abgesehen [4]) — grundsätzlich durch nachgiebige Rechtsnormen geordnet ist, gleichzeitig aber die tatsächlichen Verhältnisse besonders einschneidende Veränderungen und Umwälzungen erfahren haben, erscheint es lohnend und dankbar, gerade auf diesem Gebiete der Gestaltung des Rechts durch das Leben nachzuspüren. In der Tat begegnet dem Betrachter denn auch im Frachtrecht eine besonders auffällige Erscheinung von vertraglicher Abänderung geltenden Rechts in den Haftungsbeschränkungen beim Frachtvertrag, die hier teilweise ein so außergewöhnliches Maß erreicht haben, daß sich das Reichsgericht in einer jüngeren Entscheidung [5]) veranlaßt sah, von einer „gänzlichen Umkehrung der vom Gesetzgeber gewollten Rechtslage" zu sprechen.

Bei der Wichtigkeit und praktischen Bedeutung einer richtigen Würdigung dieser Erscheinung für Wissenschaft und Rechtsprechung,

[4]) Vergl. H. G. B. § 471.
[5]) R. G. 103 S. 82/4.

besonders aber für die Stellungnahme der gesetzgebenden Organe dazu, dürfte eine Darstellung der „Haftungsbeschränkungen des Frachtführers[6]) in rechtspolitischer Beleuchtung" ihre Rechtfertigung finden.

Bei der innigen Verknüpfung, die in dieser Frage zwischen der allmählichen rechtlichen Gestaltung und der Entwicklung der tatsächlichen Verhältnisse besteht, bedarf es des richtigen Verständnisses der gegenwärtigen Lage halber einer kurzen geschichtlichen Betrachtung der Frachtführerhaftung und ihrer Beschränkungen, die aber, unter Verzicht auf Einzelheiten und Quellenmaterial, sich darauf beschränken muß, mehr die allgemeine Entwicklungsrichtung und die maßgebenden wirtschaftlichen Zusammenhänge anzudeuten.

Mit Rücksicht darauf, daß die Haftungsbeschränkungen zuerst und am weitgehendsten im Seefrachtverkehr Eingang gefunden haben[7]), und auch heute dort noch der Schwerpunkt der Erscheinung liegt, wird dem Seefrachtwesen besondere Beachtung zu schenken sein[8]).

Der Umstand endlich, daß dem Frachtverkehr auch die wichtige Aufgabe zufällt, den zwischen den einzelnen Ländern und Erdteilen sich vollziehenden Warenaustausch zu vermitteln, bringt es mit sich, daß auch die Rechtslage einiger wichtigerer Handelsstaaten des Auslandes in den Kreis der Betrachtung zu ziehen ist. Abgesehen von dem wissenschaftlichen Interesse, das jede Rechtsvergleichung beanspruchen darf, hat eine solche für den internationalen Frachtverkehr eine äußerst wichtige praktische Bedeutung für die Konkurrenzfähigkeit der Frachtunternehmungen der verschiedenen Länder untereinander. Denn die Konkurrenzfähigkeit des Frachtführers auf dem internationalen Weltfrachtenmarkt muß ungünstig beeinflußt werden, wenn die Gesetzgebung ihm schwerere Lasten aufbürdet, als in anderen Staaten den Frachtführer treffen.

[6]) Nur die Haftung aus dem Frachtvertrage (ex recepto) wird Gegenstand der Behandlung sein.

[7]) Nachdem die Eisenbahnen eine Sonderentwicklung begannen.

[8]) Auch die Literatur der Frage ist vorwiegend seerechtlich.

I. Abschnitt: Geschichte

§ 2

1. Die Frachtführerhaftung bis etwa 1800

Die Ausbildung speziell frachtrechtlicher Sondernormen in einem Rechtsgebiete ist durch zwei Voraussetzungen bedingt: Einmal muß das Recht selbst schon hinreichend entwickelt sein, also es muß der Differenzierungsprozeß der einzelnen Rechtsfiguren schon ziemliche Fortschritte gemacht haben, um überhaupt die Ausscheidung frachtrechtlicher Sondernormen aus dem umfassenderen Typ der Werkverträge zu ermöglichen. Andererseits muß auch der Frachtverkehr selbst bereits eine gewisse Intensität erreicht haben, wenn ein Bedürfnis für gerade seine gesonderte rechtliche Behandlung vorliegen soll; das braucht aber selbst bei relativ entwickeltem Güterverkehr durchaus nicht der Fall zu sein, vielmehr pflegt bei mangelhaft durchgebildeter Arbeitsteilung die Güterbeförderung durch den Kaufmann oder Produzenten selbst, unter Vermeidung der juristischen Form des Frachtvertrages, der einen selbständigen Unternehmer bedingt, in der Form der Eigenbeförderung nichts seltenes zu sein[1]).

Beide Bedingungen waren im alten, unwegsamen Germanien, dessen dünn besiedelte Gebiete von einer Landwirtschaft[2]) treibenden Bevölkerung bewohnt wurden, die ihre verschiedenartigen Lebensbedürfnisse noch überwiegend durch Eigenproduktion deckte, nicht gegeben.

Ganz anders lagen die Verhältnisse im römischen Weltreich, dessen wachsende räumliche Ausdehnung zu einem regen Verkehr des eigentlichen Italiens mit den entfernteren Besitzungen geführt hatte, der durch die mit der wachsenden Bevölkerungsdichte Italiens nötig werdenden Nahrungsmittel-, insbesondere Getreideeinfuhr, sowie die mit dem steigenden Wohlstand und dem Fortschreiten der Kultur aufkommenden Nachfrage nach orientalischen Genußmitteln und Luxus noch gesteigert wurde.

Bei der glänzenden maritimen Lage Italiens mußte sich der Verkehr des römischen Imperiums im wesentlichen als Seeverkehr abspielen, dem gegenüber der Verkehr zu Lande, trotz der damals ausgebildeten meisterhaften Technik des Straßenbaues, zurücktrat. Das hat auch im Rechtsleben seinen Niederschlag gefunden: Nur im Seefrachtwesen kam es in der Frage der Haftung zur Ausbildung speziell frachtrechtlicher Sondernormen, dem sogenannten „receptum" durch das prätorische Edikt. Demgemäß bestimmt

[1]) Vergl. Müller-Erzbach I S. 19, Rehme b/Ehrenberg I S. 106, Wüstendörfer I S. 24 ff.

[2]) Im weiteren Sinne, also auch Jagd und Fischerei umfassend.

L. 1 pr. D. nautae caupones 4, 9: „Ait Praetor: Nautae, caupones, stabularii, quod cuiusque salvum fore receperint, nisi restituent, in eos iudicium dabo", und § 1 daselbst: „. . . omnimodo, qui recepit, tenetur, etiamsi sine culpa eius res periit vel damnum datum est, nisi si quid damno fatali contingit". Der Seefrachtführer haftete also ex recepto, von Fällen höherer Gewalt abgesehen, unbedingt, insbesondere unabhängig von Verschulden.

Das Corpus Juris findet die Rechtfertigung dieser auffällig strengen Haftung in der Erwägung: „. . . reprimendae improbitatis hoc genus hominum" [3]). Neben diesem mehr äußerlichen Grund dürfte die Zweckmäßigkeit dieser Regelung von entscheidender Bedeutung gewesen sein. Das Seefrachtgewerbe war in jenen Zeiten, in denen zu der Unsicherheit des Verkehres an sich infolge der Übergriffe von Seeräubern und feindlichen Völkerschaften noch eine ungenügende Beherrschung der natürlichen Transporthindernisse mit technisch mangelhaften Beförderungsmitteln trat, ein Unternehmen mit stark spekulativem Einschlag, dessen Durchführung im Einzelnen sich noch weit mehr, als heutzutage, jeglicher Kontrolle entzog. Das Verschuldungsprinzip mußte damit an der Frage der Beweislast scheitern, ganz gleich, wem das Gesetz sie auferlegt hätte; denn wie hätte ein etwaiger Exkulpationsbeweis des Frachtführers nachgeprüft werden können, der bei der fehlenden Kontrollmöglichkeit zu leicht der Versuchung unterliegen mußte, auch etwa verschuldete Schäden anderen Ursachen zur Last zu legen. Da der Verfrachter geschützt werden mußte, blieb nur der Ausweg, daß man dem „nauta" eine Garantiepflicht für das Frachtgut auferlegte, die in ihren Wirkungen das Ziel der zu jenen Zeiten noch nicht ausgebildeten Transportversicherung zu erreichen geeignet war.

Freilich trug auch diese strenge Haftung mit zu den hohen Transportkosten bei, die der risikenreiche Betrieb eines Frachtunternehmens damals bedingte. Der Umstand, daß diejenigen Güter, für die ein Transportbedürfnis bestand, großenteils relativ hochwertiger Natur, also auch tragfähig, waren [4]) sowie die gewährte Sicherheit ließen diesen Nachteil weniger schwer empfinden.

Andererseits war sie auch für den Frachtführer mit Rücksicht auf die hohen Gewinne glücklicher Reisen erträglich, zumal der noch langsam von statten gehende Transport relativ geringer Gütermassen ihn in die Lage versetzte, durch eine individuelle Behandlung der einzelnen Posten und die Anwendung höchster Sorgfalt die Gefahren und das Risiko, soweit es der Beherrschung durch den Frachtführer zugänglich war, nach Möglichkeit einzudämmen. Somit machte diese Regelung auch den erzieherischen Wert des Gefahrtragungsprinzips den Verkehrsinterssen dienstbar. Daher kann

[3]) L. 3 § 1 D. nautae caupones 4, 9.

[4]) Es fehlen insbesondere noch die Rohstoffe.

jene römisch-rechtliche Haftungsgestaltung für die Bedürfnisse jener Zeit als ideal angesprochen werden [5]).

Der Weltverkehr des römischen Imperiums vermittelte fremden Völkerschaften die Kenntnis des römischen Verkehrsrechts, und wie auch sonst die gute Durchbildung des römischen Rechts diesem eine weite Verbreitung sicherte, so war dies bei der dem Verkehrsrecht eigentümlichen Tendenz nach internationaler Vereinheitlichung in besonderem Maße der Fall [6]), auch ein Beweis dafür, daß es sich als lebensecht erwiesen hatte.

Von bedeutenderen Rechtsquellen jener Zeit finden wir die römische Receptumshaftung beispielsweise in den „Gewohnheiten von Valencia" (1250), in den „Statuten von Marsaille" (1253/5), wie in den „Statuten von Venedig" (1255), ebenso im 14. Jahrhundert in dem „Consolat del Mar" [7]).

Auch im nördlichen Europa fand die römische Frachtführerhaftung Eingang — in Deutschland mit der Reception [8]). In Preußen faßte sie Fuß im Allgemeinen Landrecht von 1794, das ihren Geltungsbereich, dem mehr kontinentalen Charakter des preußischen Staates entsprechend, auf die „Inhaber öffentlicher Landkutschen" ausdehnte [9]). In Frankreich statuierte sie unter Ausdehnung auf den Landfrachtverkehr der „Code de Commerce" vom 15. Sept. 1807 [10]), während die „Ordonnance de Commerce" von 1673 und die „Ordonnance touchant la marine" von 1681 noch ihre eigenen Wege gegangen waren. Was England anbelangt, so galt die Haftung bis zu höherer Gewalt für den Landfrachtführer schon seit den Tagen Elisabeth's [11]), während sie für den Seefrachtverkehr erst unter Jacob I. [12]) zur Einführung gelangte, was die Annahme einer parallelen Rechtsbildung näher legt, als die einer Reception römischer Rechtsanschauungen.

Die römisch-rechtliche Frachtführerhaftung bis zu höherer Gewalt hatte weite Verbreitung gefunden und sich auch den Landfrachtvertrag erobert [13]). Eine Erklärung findet diese Erscheinung

[5]) Wenn Wüstendörfer I S. 459 oben ihr vorwirft, daß sie die Preisbildung künstlich beeinflusse, so trifft das m. E. nicht zu, da die strenge Haftung doch in der Höhe des Entgelts einen Ausgleich finden dürfte.

[6]) Über die Entwicklung im einzelnen vergl. Goldschmidt in Z. f. H. R. 3 S. 340 ff.

[7]) Hier nicht einheitlich. Vergl. Goldschmidt in Z. f. H. R. 3 S. 348 f.

[8]) Über die Gründe vergl. Prot. z. A. H. G. B. I/II. S. 795 (Lutz).

[9]) A. L. R. II, 8 § 2452/64.

[10]) C. d. C. A. 103/4.

[11]) 1558/1603.

[12]) 1603/25.

[13]) Darüber vergl. Goldschmidt in Z. f. H. R. 3 S. 352 ff. (insb. S. 363 ff., 366 f.).

darin, daß die Regelung, die sich seinerzeit im römischen Weltreich als zweckmäßig erwiesen hatte, auch am Ausgang des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit durchaus den Bedürfnissen des Lebens entsprach, denn die tatsächlichen Verhältnisse waren im wesentlichen dieselben geblieben, wie im Verkehrsleben des alten Roms [14]).

Teilweise war sogar ein Rückschritt unverkennbar, so im Landfrachtverkehr, der auf Straßen angewiesen war, die in ihrer Güte unendlich weit hinter den großen Straßen des Römerreiches zurückblieben. Dazu kam noch, insbesondere in Deutschland, die kurzsichtige Verkehrspolitik der politischen Gemeinwesen, die ihr Möglichstes taten, um durch Binnenzölle, Durchfuhrverbote, Stapelrechte, Ausbildung verkehrshindernder Privilegien [15]), eine freie Entwicklung des Verkehrs zu hemmen, der unter der allgemeinen Unsicherheit, die Wegelagerer und anderes Volk bewirkten, schon genug zu leiden hatte. Schon günstiger und fortschrittlicher war demgegenüber die Lage im Seefrachtverkehr, dem die Entdeckung der neuen Welt, wie die Erschließung neuer Gebiete im Orient Anregung bot. Immerhin war die Technik auch im Seefrachtwesen noch nahezu die nämliche, wie fast 1½ Jahrtausende zuvor: Die Größe und Schnelligkeit der Segelschiffe hatte keine wesentlichen Änderungen erfahren [16]), ebensowenig, wie ihre Seetüchtigkeit nennenswert gestiegen war; auch wo, wie in der Verbesserung der nautischen Hilfsmittel, wichtige Neuerungen, so die Erfindung des Kompasses, zu verzeichnen waren, da waren diese doch nicht geeignet, eine ins Gewicht fallende Änderung der ganzen Verhältnisse zu bewirken. Dazu kam noch, als das vielleicht ausschlaggebende Moment, das fehlende Bedürfnis für einen regeren Verkehr. Die noch verhältnismäßig dünn besiedelten Staaten jener Zeit waren, als wesentlich Ackerbau treibende Staaten, auf äußere Zufuhren lebensnotwendiger Güter nicht angewiesen. Der Güterverkehr im Lande selbst endlich entfiel wohl zu einem großen Teil auf den Warenaustausch zwischen den Städten und ihrem umliegenden Landgebiet, überwand also nur ganz kurze Entfernungen [17]). So kommt es, daß auch zu jener Zeit der Frachtverkehr über größere Entfernungen sich zu einem erheblichen Teile auf mehr oder minder hochwertige Güter bezog, die die beträchtlichen Transportkosten lohnten, welche das durch die strenge Haftung noch gesteigerte Risiko des Frachtführers zur Folge hatte. Da ferner die Transporte

---

[14]) Vergl. Philippowich II, 2 S. 14.

[15]) Vergl. Rehme b/Ehrenberg I S. 175. Beispiele: Rottrechte, Chausseeund Brückengelder.

[16]) Vergl. Philippowich II, 2 S. 14.

[17]) Vergl. Müller-Erzbach I S. 33: „Jeder Massenverkehr in größere Ferne war ausgeschlossen."

mit derselben Langsamkeit —, dazu kam noch die Ungewißheit der Beförderungsdauer [18]) —, wie ehedem bewerkstelligt wurden, die zu überwinden die technischen Voraussetzungen fehlten — der Landtransport war von Wetter und Jahreszeit abhängig, da Regengüsse die Straßen völlig unwegsam machten, der Seefahrer von Wind und Wellen —, ferner die beförderten Gütermengen selbst gering blieben, konnten die Frachtverträge in individueller Anpassung an den Einzelfall abgeschlossen werden, und dem Frachtführer war es auch jetzt noch möglich, den einzelnen Transportgütern die besondere Aufmerksamkeit und Sorgfalt zu widmen, die in Verbindung mit der hohen Risikoprämie ihn in den Stand setzte, die strenge Frachtführerhaftung bis zu höherer Gewalt zu tragen. Auch in jener Zeit wies ihm das Recht noch die Doppelstellung als Transportunternehmer und Versicherer zu [19]), wenngleich die inzwischen erfolgte Ausbildung selbständiger Versicherungsunternehmungen, die sich in Italien seit dem 14. Jahrhundert entwickelt hatten, einen der für eine solche Doppelstellung des Frachtführers sprechenden Gründe um einen großen Teil seiner Bedeutung gebracht hatte.

Geschmälert wurde die Bedeutsamkeit des Frachtverkehrs endlich noch dadurch, daß damals ein großer Teil der getätigten Transporte nicht in der Form des Frachtvertrages bewirkt wurde, vielmehr infolge der erst mangelhaft entwickelten Arbeitsteilung der Kaufmann die Beförderung seiner Waren durch eigene oder mietweise beschaffte Transportmittel selbst bewirkte [20]).

§ 3

2. Die Frachtführerhaftung und ihre vertraglichen Beschränkungen seit Beginn des 19. Jahrhunderts

Das 19. Jahrhundert brachte tiefgreifende Umwälzungen im Verkehrswesen, die zwar zunächst auf eine Änderung der t a t s ä c h l i c h e n Verhältnisse beschränkt blieben, bald aber auch auf die r e c h t l i c h e Gestaltung der Frachtführerhaftung einwirkten.

Neben anderen wichtigen Erfindungen sollte vor allem die Nutzbarmachung der Dampfkraft dem Verkehr unmittelbar, wie mittelbar zustatten kommen. Der ersten Ozeanfahrt eines Dampfschiffes im Jahre 1819 folgte 1825 die Eröffnung der ersten Eisenbahn von Stokton nach Darlington in England [1]). Die Erfindung der Dampfmaschine belebte aber auch das Gewerbe, und führte zur

[18]) Damit waren Fixgeschäfte unmöglich! Vergl. Wüstendörfer I S. 18 f., 61.
[19]) Vergl. Voigt, Gutachten S. 138.
[20]) Vergl. Müller-Erzbach I S. 19, Rehme b/Ehrenberg I S. 106, Wüstendörfer I S. 25 ff., 49 f.
[1]) Vergl. Philippowich II, 2 S. 17.

allmählichen Ausbildung von Industriezentren, die mit ihrem starken Bedarf an Rohstoffen den Frachtverkehr ihrerseits anregen mußten, dem zudem die ebenso wichtige Aufgabe zufiel, die Erzeugnisse jener Industrien ihren Absatzgebieten zuzuleiten. Dazu kam, daß die jetzt, besonders in den Industriegegenden, stark anwachsende Bevölkerung, von der heimischen Landwirtschaft nicht mehr hinreichend mit dem nötigen Lebensunterhalt versorgt werden konnte und somit in steigendem Maße auf äußere Zufuhr angewiesen war.

Die aufblühende Technik ermöglichte dem Transportgewerbe eine weitgehende Anpassung an das wachsende Verkehrsbedürfnis. Die Größe und damit das Fassungsvermögen der Eisenbahnwagen wuchs, weit mehr noch das der Schiffe [2]), besonders nachdem man dazu übergegangen war, den Schiffskörper aus Eisen herzustellen, und 1838 mit der Erfindung der Schiffsschraube die Maschinenleistung in höherem Grade nutzbar geworden war. Gleichzeitig schwand die Ungewißheit der Transportdauer, mit der zunehmenden Loslösung des Verkehrs von den Zufälligkeiten der Witterung, die die Einhaltung fester Fahrpläne ermöglichte. Dazu trat eine bis dahin unbekannte Schnelligkeit der Beförderung.

Unterstützt wurde diese Entwicklung durch eine weitschauende Verkehrspolitik, deren Ziel es war, unter Aufhebung der verkehrshemmenden Maßnahmen vergangener Zeiten, durch den Bau von Kunststraßen [3]) und Kanälen [4]) den Verkehr positive Förderung zuteil werden zu lassen.

Die Wechselwirkung aller dieser Verhältnisse hatte die Ausbildung eines Massengüterverkehrs zur Folge, zumal das [5]) verringerte Transportrisiko, wie das Aufkommen rationeller Beförderungsmöglichkeiten eine fortdauernde, sehr erhebliche Ermäßigung aller Frachtraten ermöglichten [6]).

Das in jener Zeit in Frachtführerkreisen in zunehmendem Maße wahrzunehmende Bestreben, eine Ermäßigung der Haftung im Wege vertraglicher Abmachung herbeizuführen, das zuvor nicht bestanden hatte, lag in der Umgestaltung der t a t s ä c h l i c h e n Verkehrsverhältnisse begründet. Wenn, obgleich gerade die technischen Neuerungen im Transportwesen manche ihnen eigentümliche Gefährdung der beförderten Güter mit sich brachten, das Risiko

---

[2]) Vergl. Wüstendörfer I S. 27 f., 33. Zahlenmaterial b/Kisselbach S. 98.

[3]) Vergl. Müller-Erzbach I S. 33, Euken S. 21.

[4]) z. B. 1869 Suezkanal.

[5]) „objektiv" (darüber später).

[6]) Philippowich II, 2 gibt folgende Zahlen: S. 16 nach Engel sanken die Gütertarife für Norddeutschland in folgendem Verhältnis: 1836 — 33,3; 1848 — 9,4; 1863 — 1,85; 1878 — 1! S. 20 für die Dampfschiffsraten im Getreidefrachtgeschäft ergibt sich von 1868—1902 eine Senkung auf ⅓!

objektiv geringer geworden war[7]), so war umgekehrt subjektiv das Risiko des einzelnen Frachtführers gestiegen, da mit der wachsenden Größe der Transporte und ihrer, mit Abkürzung der Reisedauer, schnelleren Aufeinanderfolge die Summe der Werte, für die der Frachtführer einzustehen hatte, beträchtliche Höhen erreichte[8]). Dazu kam, daß die absolut starke Steigerung der subjektiv den Frachtführer belastenden Gefährdung, diesen relativ noch schwerer traf. Denn die modernen Beförderungsarten, die eine intensivere Kapitalausnutzung ermöglichten, hatten zur Folge, daß die eigene Kapitalkraft des Frachtführers auf einen immer bedeutungsloseren Bruchteil der von ihm beförderten Werte herabsank, was bei Schäden und Verlusten seine wirtschaftliche Existenz in steigendem Maße bedrohte. Infolge der mit dem aufblühenden Nachrichtenwesen erhöhten Kontrollmöglichkeit der Ausführung des Frachtvertrages, hatte der Frachtführer jetzt für Schäden einzustehen, von denen er sich früher unter Vorschützung höherer Gewalt häufig, wenn auch zu Unrecht, bei der Unmöglichkeit des Gegenbeweises, hatte exkulpieren können. Im ganzen war das Risiko des Frachtführers gestiegen, wenn auch manche der Transportgefahren durch die Fortschritte der Technik gebannt waren.

Das somit erhöhte Risiko des Frachtführers war andererseits nicht mehr in dem Maße, wie bisher, beherrschbar. Der sich schnell vollziehende Massengüterverkehr nötigten den Frachtführer, eine allmählich größer werdende Zahl von Erfüllungsgehilfen in seinem Betriebe zu beschäftigen, was eine genaue Überwachung des Geschäftsganges schwieriger gestaltete. Endlich mußte bei der Betriebshast, die die schnelle Abfertigung und Beförderung großer Transportmengen zur Folge hatte, die individuelle, auf die Eigenart der Güter Rücksicht nehmende Behandlung mehr und mehr einer generellen, schablonenhaften weichen.

Der langsam fühlbar werdende Konkurrenzkampf im Frachtgewerbe ließ zudem möglichst geringe Frachttarife wünschenswert erscheinen, und hierzu bot die Herabsetzung der Selbstkosten durch eine Verringerung des Risikos im Wege der Haftungsbeschränkung ein willkommenes Mittel.

Wenn diese Gründe den Frachtführer veranlaßten, bei Abschluß eines Transportvertrages die strenge gesetzliche Haftung zu beschränken, so lag darin an sich keine Besonderheit. Schon das römische receptum war als dispositives Recht[9]) einer Abänderung

[7]) Vergl. Kisselbach S. 83, 103.

[8]) Vergl. Gütschow S. 32, Voigt, See- u. Vers.-R. S. 3, Wüstendörfer I 372 f.

[9]) Vergl. L. 7 pr. D. 4, 9 „. . . . non praestabit . . . . si praedixerit, ut unusquisque vectorum res suas servet, neque damnum se praestaturum", ferner Goldschmidt in Z. f. H. R. 3 S. 331 ff., insb. 335.

seiner strengen Haftung durchaus zugänglich. In der Folgezeit treffen die mittelalterlichen Seerechtsquellen des öfteren eine Regelung solcher Haftungsbeschränkungen [10]). Auffallen mußte hingegen das Maß dieser vertraglichen Haftungsbeschränkungen, deren Häufigkeit und Tragweite in gewissen Arten des Frachtvertrages einen derartigen Umfang erreichten, daß der gesetzlichen Haftung eine praktische Bedeutung nicht mehr zukam.

Diese sich allmählich vollziehende Entwicklung hat vom englischen Seefrachtverkehr ihren Ausgang genommen [11]). An die gesetzlich festgelegten Fälle des Haftungsausschlusses eines „Act of God" und „Act of King's enemies" anknüpfend, nahmen sie bald auch Schäden, die in „fire" oder „dangers of the seas" ihre Ursache hatten, von der Haftung aus [12]), um schließlich durch immer umfassendere und zahlreichere „Freizeichnungsklauseln" sich mehr oder minder dem Zustande völliger Haftungsfreiheit anzunähern.

In dem Maße, in dem auch der Seeverkehr der Kontinentalstaaten mit dem Übergange zum Massengüterverkehr und seiner Technik die Entwicklungsstufe der englischen Verhältnisse erreichte, fanden auch dort weitgehende Freizeichnungsklauseln Eingang [13]), wobei auch hier, wie schon in England, das wachsende wirtschaftliche Übergewicht [14]) der sich ausbildenden Großreedereien [15]) einen etwa auf Seiten der Verfrachter sich regenden Widerstand überwinden half, das diese zudem schon früh durch Verbandsbildung zu steigern suchten [16]).

Einen stärkeren und drückenderen Einfluß als im Seeverkehr übten die Haftungsbeschränkungen bald im Eisenbahnfrachtverkehr aus [17]); eine bei dem viel stärker ausgeprägten Monopolcharakter dieser Unternehmungen verständliche Erscheinung.

Bei dieser Entwicklung der Haftungsbeschränkungen kann es nicht wundernehmen, daß die Frage der Frachtführerhaftung bei der

[10]) Quellennachweise b/Pappenheim III S. 474 A. 2 u. 3.

[11]) Einzelheiten u. Quellen b/Pappenheim III S. 477; vergl. ferner Wittmaak in Z. f. H. R. 52 S. 79 ff.

[12]) Vergl. Carver S. 93 f., Voigt, die neuen Unternehmungen . . . . . S. 25 u. See- u. Vers. R. S. 27, Pappenheim III S. 447, Wüstendörfer I S. 359. Beisp. einer Klausel aus den Anfängen der Entwicklung: „The act of God, the King's enemies, fire and all dangers of the seas, rivers and navigation, of whatever nature or kind excepted".

[13]) Nach Voigt, Gutachten S. 138 waren weitgehende Klauseln in Deutschland noch um 1840/50 selten.

[14]) Vergl. Müller-Erzbach II S. 829, Lewis S. 12, Wüstendörfer I S. 67 f., Voigt, Die neuen Unternehmungen . . . S. 17 f., 20.

[15]) In Deutschland 1847/48 Hapag, 1857 N. D. L.

[16]) Vergl. Euken, Müller-Erzbach in Z. f. H. R. 86 S. 140, Heinz S. 12 f.

[17]) Vergl. Beschorner in Arch. Ziv. Prax. 41 S. 393 ff., insb. 405 f. Ferner Goldschmidt im Arch. Ziv. Prax. 41 S. 406 ff.

Schöpfung des Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches Anlaß zu Meinungsverschiedenheiten gab [18]). Im Ergebnis blieb aber, trotzdem der „Preußische Entwurf" [19]) eine mildere Haftungsgestaltung vorsah, für Land- wie Seefrachtverkehr die strenge Receptumshaftung in A. 395 u. 607 des Gesetzes erhalten [20]), während sie in ihrer Höhe auf den „gemeinen Handelswert" begrenzt wurde (A. 396).

Hinsichtlich der Stellungnahme zu den Haftungsbeschränkungen vertraglicher Natur ging die Tendenz des A. 339 E. I dahin, sie durch Einführung zwingender Rechtsnormen unmöglich zu machen; aber schon E. II nahm „gewöhnliche Fuhrleute", „gewöhnliche Schiffer" und die „Postanstalten" in A. 376 davon aus, und die endgültige Regelung unterstellte nur die Haftung der Eisenbahnen zwingendem Recht [21]). Für den gesamten übrigen Frachtverkehr blieb die Regelung der Haftung nachgiebiger Natur und der Vertragsfreiheit der Parteien unterworfen, und zwar deswegen, weil die Klagen des Publikums über die Außerachtlassung seiner Interessen sich wesentlich nur gegen die Eisenbahnunternehmungen richteten und es somit für eine weitere Beschränkung der Vertragsfreiheit an einem hinreichenden Bedürfnis fehle [22]).

Da das alte Handelsgesetzbuch durch Einführung zwingenden Rechts den Eisenbahnen, die zudem mit ihrer Ausgestaltung zu öffentlichen Unternehmungen eine Sonderstellung erlangten, Haftungseinschränkungen unmöglich gemacht hatte, für den „Fuhrmannsfrachtverkehr" bei seiner technisch, wie organisatorisch primitiven Ausgestaltung aber damals der Anlaß zu einer Beschränkung der Haftung, ebenso fehlte, wie die wirtschaftliche Macht, ihr Geltung zu verschaffen, blieb nur der Verkehr zu Wasser, insbesondere der Seefrachtverkehr, für die Haftungsbeschränkungen übrig. Dort war ihnen dafür eine so glänzende Entwicklung beschieden [23]), daß es bald zu Bestrebungen der Interessenten kam, jene Haftungsbeschränkungen der Frachtführer auf ein ihnen angemessen scheinendes Maß zurückzuschrauben [24]).

---

[18]) Vergl. Eger I/II zu A 395 A 37, Entwürfe vergl. Goldschmidt in Z. f. H. R. 3 S. 370/5 ff.

[19]) A. 310.

[20]) Vergl. dazu, insb. über legislatorische Erwägungen: Eger I/II A. 395, insb. A. 37, Goldschmidt in Z. f. H. R. 3 S. 384 f., Protokolle (Lutz) I/II. Teil) S. 794 ff.

[21]) A. 423 A. H. G. B. vergl. dazu Goldschmidt im Arch. Ziv. Prax. 41 S. 406 ff.

[22]) Protokolle S. 4479.

[23]) Vergl. etwa Wüstendörfer I S. 364 ff., Voigt, Gutachten S. 141 A. 2, Gütschow S. 32.

[24]) Einzelheiten über das folgende vorzüglich b/Wendt S. 295 ff.

Eine mächtige und zielbewußte Förderung fanden diese Reformbestrebungen in der „Association for the reform and codification of the law of nations", die einen Ausgleich der gegensätzlichen Interessen zugleich im Sinne einer möglichsten Vereinheitlichung der national verschiedenen Regelung der Frachtführerhaftung verfolgte. Nachdem ein bereits 1871 in England von Interessenten unternommener Einigungsversuch auf ein Konossementsformular, die „Eastern Trade Bill of Lading"[25]) fehlgeschlagen war, bedeutete die von der Liverpooler Tagung der erwähnten Gesellschaft 1882 geschaffene „Conference form of bill of lading"[26]) einen gewissen Erfolg. Durchsetzen konnte sie sich bei dem Widerstand der Ladungsinteressenten, die ihr einseitige Wahrnehmung der Reedereiinteressen zum Vorwurf machten, allerdings nicht. Eine weitere Versammlung der Association 1885 in Hamburg, die die Negligence-Klausel, mit der sie sich vorwiegend beschäftigt hatte, nur in der Beschränkung auf „error in judgement" zulassen wollte[27]), rief in Reederkreisen einen derartigen Sturm der Entrüstung hervor, daß ihr Beschluß nie praktisch wurde[28]). Einige praktische Bedeutung für die deutsche Seeschiffahrt erlangten dagegen die ein Jahr später (1886) zustande gekommenen „Konossementsbedingungen der Hamburger und Bremer Handelskammer"[29]), die den Reederinteressen besser gerecht wurden, als der Hamburger Beschluß, den die Gesellschaftsversammlung in London 1887, unter Rückkehr zu dem Liverpooler Beschluß, mit großer Mehrheit wieder aufhob[30]). Das dann 1893 von der Association ebenfalls in London herausgebrachte neue Normalkonossement, die „London Conference Rules of Affreightment"[31]), fand, wiewohl es den Reedern recht günstig war, in der Praxis nicht Eingang[32]).

Inzwischen hatten sich auch andere Kreise mit der Frage der Haftungsbeschränkungen befaßt. In New York einigten sich 1884

[25]) Sie statuiert bereits Haftung für administratives Verschulden, Nichthaftung für nautisches! Vergl. im übrigen Wittmaak in Z. f. H. R. 52 S. 80, Wüstendörfer I S. 379 Sieveking in H. R. Z. 1921 S. 946.

[26]) Abgedruckt in Verh. d. 17. Jur.-Tag. I S. 160 f. Ablehnende Kritik b/Lewis (dort S. 40 ff. ebenfalls abgedruckt), Pappenheim in Z. f. H. R. 31 S. 557, und (weniger scharf) b/Voigt, Die neuen Unternehmungen . ., vergl. auch Voigt, Gutachten S. 140 f.

[27]) Vergl. Wittmaak in Z. f. H. R. 52 S. 82.

[28]) Vergl. Boyens in Verh. d. 17. Jur.-Tg. I S. 46.

[29]) Abgedruckt b/Wüstendörfer I S. 380 f., Wittmaak in Z. f. H. R. 52 S. 82 f., Müller-Erzbach II S. 826.

[30]) Vergl. Wittmaak in Z. f. H. R. 52 S. 83, Wüstendörfer I S. 381.

[31]) Abgedruckt: in Verh. d. 28. Jur.-Tg. I S. 96 f. u. b/Wüstendörfer I Anlage 7, in Übersetz. b/Boyens II S. 387. Vergl. Sieveking in H. R. Z. 1921 S. 948.

[32]) Vergl. Gutachten der Hans. Handelsk. b/Wüstendörfer I Anlage 9 S. 11.

Interessentenkreise auf die, auch die Negligenceklausel enthaltende „New York produce exchange bill of lading“ [33]). In gleichen Jahre war es der 17. Deutsche Juristentag, der seine Aufmerksamkeit den Verhältnissen im Seefrachtwesen zuwandte. Der damalige Gutachter und Referent über diese Fragen, Reichsoberhandelsgerichtsrat Dr. Voigt, trat mit Entschiedenheit für eine Regelung der Haftung des Seefrachtführers durch zwingendes Recht ein [34]). Trotz laut gewordener Bedenken wurde ein entsprechender Antrag mit großer Mehrheit angenommen [35]). Nichtsdestoweniger hat der damalige Beschluß, der sich insbesondere gegen die Negligence-Klausel richtete — sie sollte verboten sein —, in der Folgezeit keinerlei Wirkungen gezeitigt [36]).

Die Aufgabe, eine Reform der Haftung durch konforme Gesetze aller Staaten herbeizuführen, wie dies die Rücksicht auf die Konkurrenz der Seefrachtunternehmungen verschiedener Nationalität wünschenswert erscheinen ließ, stellten sich die Seerechtskongresse zu Antwerpen (1885) und Brüssel (1888) [37]). Ein Erfolg war aber auch ihren Bestrebungen, die den Interessen der Verfrachter sehr weit entgegenkamen, nicht beschieden, zumal England Schwierigkeiten machte.

Nachdem die Versuche eines Jahrzehntes, zu einer friedlichen Verständigung, wie zu einer internationalen gesetzlichen Regelung in der Frage der Frachtführerhaftungen zu gelangen, gescheitert waren, vielmehr im Gegenteil die Entwicklung der Freizeichnungen weitere Fortschritte gemacht hatte [38]), richteten sich die Bestrebungen der interessierten Kreise auf die Schaffung nationaler Schutzgesetze, was besonders in Staaten mit erheblichem Seeverkehr aber ohne eigene bedeutungsvolle Schiffahrt aussichtsreich erschien.

In den U. S. A. waren diese Bedingungen gegeben; dazu kam noch, daß dort die verschiedene Stellungnahme der Gerichte [39]), die Freizeichnungsklauseln teils als nichtig, teils als vollwirksam ansahen, zu einer großen Rechtsunsicherheit und all ihren mißlichen Folgen geführt hatte, die dringend einer Abhilfe bedurften.

So kam es am 13. Febr. 1893 in den U. S. A. zu der wichtigen „Harter Act“ [40]). Sie machte den Versuch, die in der Frage

[33]) Vergl. Wittmaak in Z. f. H. R. 52 S. 85, Wüstndörfer I S. 380.
[34]) Voigt, Gutachten S. 156.
[35]) Vergl. Verh. d. 17. Jur.-Tg. II S. 172.
[36]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 45.
[37]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 40, 47 ff., 55, 83. Wüstendörfer I S. 385.
[38]) Vergl. Pappenheim in D. I. Z. 8 S. 43, (Beispiele!!).
[39]) Vergl. Wittmaak in Z. f. H. R. 52 S. 84 f., Boyens, Gutachten S. 48 f.
[40]) Abgedruckt: in Verh. d. 28. Jur.-Tg. I S. 97 ff., b/Sieveking S. 307, b/Wüstendörfer I Anlage 8. Vergl. Wittmaak in Z. f. H. R. 52 S. 75 ff., Wüstendörfer I S. 832 f.

der Haftungsbeschränkungen bestehenden Interessengegensätze dadurch auszugleichen, daß sie gewisse Freizeichnungsklauseln verbot, im übrigen aber die Vertragsfreiheit nicht beseitigte [41]). Als eine Verkörperung des damals praktisch Erreichbaren, die Wünsche der Ladungsinteressenten zu einem erheblichen Teile befriedigend, hat sie damals und in der Folgezeit viel Anklang gefunden [42]); von einer Lösung des Problems blieb sie nichtsdestoweniger weit entfernt [43]). Bedeutsam war, daß sie auf den gesamten Seeverkehr in den Häfen der Union, gleich welcher Nationalität, zur Anwendung gelangte; das sicherte ihr einen nicht nur mittelbar, sondern auch unmittelbar bedeutenden Einfluß auf die fernere Entwicklung des Freizeichnungsproblems.

Während in Frankreich 1895 ein in ähnlicher Richtung unternommener Versuch fehlschlug, traf das Japanische Handelsrecht von 1899 eine zwingende Regelung der Haftungsfrage [44]).

In Deutschland bot die Neuredigierung des Handelsrechts um die Jahrhundertwende Gelegenheit zu Reformen der Frachtführerhaftung. Diese beschränkten sich darauf, daß man dem Binnenschiffahrtsgesetz, das in seiner endgültigen Fassung, im Gegensatz zu den Entwürfen, die strenge römische Receptumshaftung bis zu höherer Gewalt durch das Verschuldungsprinzip ersetzt hatte, folgte [45]). Ganz allgemein wurde die Haftung des Frachtführers auf verschuldete Schäden begrenzt — allerdings unter Umkehrung der Beweislast — [46]), in der Überzeugung, „ daß die Natur des Frachtgeschäfts eine derartig strenge Haftung nicht notwendig mache und eine einseitige Bevorzugung der Binnenschiffahrt nicht angängig sei" [47]). Die Höhe der Haftung blieb weiterhin begrenzt durch den „gemeinen Handelswert" (§ 430, 611 H. G. B.). Wichtiger war das unveränderte Fortbestehen der Vertragsfreiheit.

Mit dieser gesetzlichen Neuregelung war das Problem der Frachtführerhaftung und ihrer vertraglichen Beschränkungen einer Lösung nicht näher gebracht. Daß das mit der Einführung des Verschuldungsprinzips dem Frachtführer bewiesene Entgegenkommen diesen nicht zum Verzicht auf weiterreichende Freizeichnungen veranlassen würde, konnte nicht zweifelhaft sein. Die weitere Ent-

41) Boyens, Gutachten S. 49 ff. Näheres über den Inhalt unten.
42) Vergl. etwa Wittmaak in Z. f. H. R. 52 S. 85.
43) Vergl. Wüstendörfer I S. 382, 388, 595.
44) Vergl. Pappenheim III S. 15 A. 1, Boyens, Gutachten S. 52 f., Wüstendörfer I S. 386.
45) § 58 B. Sch. G. v. 20. 5. 1898 (ältere Fassung vom 5. 6. 1895). Vergl. E. I § 68, E. III § 57 B. Sch. G., sowie Mittelstein B. Sch. G. I § 58 A.1.
46) § 429, 606 H. G. B. Vergl. dazu Müller-Erzbach im Arch. Ziv. Prax. 106 S. 424 u. II S. 576.
47) Vergl. Denkschrift zum Entwurf S. 276, 300 f.

wicklung sollte das beweisen. Insbesondere strebte der Frachtführer nun danach, den ihm vom Gesetz mit gutem Grunde auferlegten Exkulpationsbeweis vertraglich auszuschließen, um sich im Gegenteil Verschulden nachweisen zu lassen. Aber auch neue Lebensgebiete begannen sich jetzt die Freizeichnungsklauseln zu erobern. Sie drangen allmählig in den Fuhrmannsfrachtverkehr ein, der mit seinem zuerst in den Handels- und Industriezentren sich vollziehenden Übergang vom Kleinbetrieb zu der Technik und Organisation des Großunternehmens ein Bedürfnis für eine Beschränkung der Frachtführerhaftung verspürte, während er zugleich durch organisatorischen Zusammenschluß die zu ihrer Durchsetzung erforderliche wirtschaftliche Machtstellung erlangte [48]).

In ein neues Stadium trat die Frage der Haftungsbeschränkungen im Seeverkehr durch die veränderte Stellungnahme der Versicherer. Während diese bisher entstehende Schäden gedeckt hatten, wiewohl sie die Freizeichnungen des Rückgriffs gegen die Frachtführer beraubten, beschloß der „Pariser Versicherer-Kongreß" 1900, daß nur noch eine beschränkte Freizeichnung zugelassen werden sollte [49]). Wurde diese Maßnahme auch zunächst nicht verwirklicht, so rief sie doch in den bedrohten Kreisen, die sich fortan vor der Möglichkeit einer unangenehmen Zwangslage sahen, eine begreifliche Aufregung hervor und sorgte dafür, daß das Interesse für die Frage der Haftungsbeschränkungen nicht erlahmte.

Die Handelskammern der Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck machten 1902 in einer gemeinsamen Denkschrift [50]) Vorschläge für eine internationale Regelung im Sinne der Harter Act, die auch im Ausland Beifall fanden, so seitens des im Oktober 1902 in Marseille tagenden „Congrèß des Chargeurs Français" [51]). Für eine internationale Regelung setzte sich ebenfalls ein der „Deutsche Handelstag" im März 1903 [52]).

Nationale Schutzgesetze forderten dagegen im Dezember 1902 der „Deutsche Verein für Versicherungswissenschaft" [53]), sowie eine im August 1903 zu Kopenhagen tagende Versammlung von Interessenten aus den nordischen Staaten [54]).

---

[48]) Vergl. etwa über die Entwicklung in Hamburg H. O. L. G. in H. R. Z. 1923 S. 143 ff.

[49]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 53, Wüstendörfer I S. 383, Pappenheim in D. J. Z. 8 S. 43 u. in Verh. d. 28. Jur.-Tg. III S. 175.

[50]) Veröffentlicht am 26. 6. 02 in Hamburger Nachrichten. Abgedruckt bei Wüstendörfer I Anlage 9. Vergl. Boyens, Gutachten S. 53 f., Wüstendörfer I S. 383 f.

[51]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 57 f., Gütschow S. 141, Wüstendörfer I S. 387.

[52]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 56 ff., Gütschow S. 51 f.

[53]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 51 f., Gütschow S. 51 f., Wüstendörfer I S. 387.

[54]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 58, Gütschow S. 51 f., Wüstendörfer I S. 387.

Von Interesse sind in diesem Zusammenhang die Beschlüsse auf den Tagungen der „International Law Association" zu Christiania (1905) und Berlin (1906), die sich — 1906 einstimmig! — dahin aussprachen, daß ein Bedürfnis für eine Nachbildung der Harter Act nicht vorliege [55]). Gleichwohl war inzwischen ein weiterer Staat, Australien, mit seiner „Sea-carriage of Goods Act" vom 15. XII. 1904 dem Beispiel der Harter Act gefolgt [56]).

Bei diesem Stand der Dinge, angeregt durch einen Beschluß der Versicherer vom Herbst 1905, die 1900 in Paris vorgesehenen Maßnahmen mit dem Jahre 1907 in Kraft zu setzen [57]), befaßte sich der 28. Deutsche Juristentag mit der Frage der Haftungsbeschränkung. Seine Verhandlungen, die unter der mangelnden Begriffsschwäche der speziell zum Gegenstand der Beratungen gemachten Freizeichnung von „seemännischem" Verschulden litten, führten zu dem Ergebnis, daß die Versammlung sich für eine, nach Möglichkeit internationale Regelung der Haftung des Seefrachtführers im Sinne der Harter Act aussprach [58]), wofür sich jetzt auch Boyens, abweichend von seinem Standpunkt auf dem 17. Jur.-Tg. einsetzte [59]). Aber auch diesem Beschluß blieb der Erfolg versagt. Es kam nicht zu der erstrebten gesetzlichen Regelung des weiter ungelöst bleibenden Problems.

In der Folgezeit hat sich insbesondere das 1897 gegründete „Comité Maritime International" um eine Lösung der Frage bemüht. Zwar verliefen die von ihm angeregten 1905 und 1909 in Brüssel abgehaltenen diplomatischen Konferenzen der beteiligten Regierungen ergebnislos, teils infolge Schwierigkeiten englischerseits, teils aus sachlichen Bedenken gegen die von der Venediger Konferenz des Comité vorgeschlagenen Entwürfe [60]). Dagegen führte die Konferenz des Comité zu Bremen 1909 zur Einsetzung einer Frachtrechtskommission, deren Entwurf eines „Code international de L'affrètement" die Billigung der Pariser und Kopenhagener Versammlungen des Comité fand (1911 u. 1913), dann aber 1914 mit einem französischem Entwurf verschmolzen wurde [61]). Der Weltkrieg unterbrach die Bestrebungen des Comités.

---

[55]) Vergl. Wüstendörfer I S. 388.

[56]) Abgedruckt b/Wüstendörfer I Anlage 10 u. in Verh. d. 28. Jur.-Tg. I S. 99 f. Vergl. auch Wüstendörfer I S. 386.

[57]) Vergl. Colm in Verh. d. 28. Jur.-Tg. III S. 185, Pappenheim in D. J. Z. 8 S. 43.

[58]) Vergl. Verh. d. 28. Jur.-Tg. III S. 201.

[59]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 76 im Gegensatz zu Verh. d. 17. Jur.-Tg. II S. 162 ff.

[60]) Vergl. Gütschow S. 2 f., Sieveking in H. R. Z. 1921 S. 948 ff., Gütschow in H. R. Z. 1924 S. 642 f.

[61]) Vergl. Wüstendörfer b/Ehrenberg VII, 2 S. 41 f., Sieveking in H. R. Z. 1921 S. 948 ff., Gütschow in H. R. Z. 1924 S. 642 f.

Für den deutschen Seefrachtverkehr wurden bedeutsame Verhandlungen von Interessenten, die in der Aufstellung des, vom Verein Hamburger Reeder, den Bremer Linienreedereien, dem Verband deutscher Exporteure und dem Verein Hamburger Assekuradeure vereinbarten „Einheitskonossement" von 1912 ihren Abschluß fanden [62]). Kennzeichnend für dieses Konossement ist seine Rückkehr in betreff der Haftungsbeschränkungen in maßvollere Bahnen. Gelangte es auch nicht allgemein im deutschen Seefrachtverkehr zur Herrschaft, so erlangte es immerhin sehr erhebliche praktische Bedeutung, die den früher vereinbarten „Normalkonossementen" mehr oder weniger gefehlt hatte. Auch heute spielt es im deutschen Seefrachtverkehr noch eine große Rolle.

Erfolglos geblieben waren hingegen bis zum Weltkriege die Bemühungen zu einer, sei es nationalen, sei es internationalen Regelung der Frage der Haftungsbeschränkungen durch die Gesetzgebung zu gelangen. Während des Krieges mußte das Interesse für die Frage erlahmen, da die Diplomatie, wie die gesetzgebenden Körperschaften der Staaten dringendere Aufgaben zu erledigen hatten, als daß sie sich dieser schwierigen und prekären Sache hätten widmen können. Lediglich in den U. S. A. betätigte sich die Gesetzgebung in dieser Hinsicht, indem sie durch die „Resived Administration Shipping Bill" vom 7. Sept. 1916 über die Harter Act hinausgehend die Verfrachtungsbedingungen des „common carrier by water" unter zwingendes Recht stellte [63]).

Andererseits hat gerade die im Gefolge des Weltkrieges eintretende schwierige Wirtschaftslage auf die Anwendung von Freizeichnungen hingewirkt [64]). Insbesondere ihr Eindringen in den deutschen „Fuhrmannsfrachtverkehr", das Rollfuhr- und Speditionswesen wurde dadurch beschleunigt [65]), so daß heutzutage auch auf diesem Gebiete Haftungsbeschränkungen weite Verbreitung gefunden haben [66]). Wie stark übrigens in dieser Richtung der Druck der wirtschaftlichen Lage mit ihren unsicheren Verhältnissen gewirkt hat, zeigt sich darin, daß man selbst für die Eisenbahn die Zulassung von Haftungsbeschränkungen über die ihr gesetzlich gezogenen Schranken hinaus gefordert hat [67]), die, was beachtlich, auch ihrer-

[62]) Vergl. Schaps I § 606 A. 26 Note 3, Ritter II § 87 A. 3; über Vorverhandlungen einiges b/Wüstendörfer I S. 600 f., Gütschow S. 53, Heinz S. 18.

[63]) Vergl. Müller-Erzbach II S. 830, Pappenheim III S. 15 A. 1.

[64]) Vergl. H. O. L. G. in H. R. Z. 1923 S. 143 ff., (Rollfuhrunternehmer zeichneten sich frei „gezwungen durch die Verhältnisse").

[65]) Über die Entwickl. in Hambg., vergl. H. O. L. G. in H. R. Z. 1923 S. 143 ff. Vergl. ferner Rundnagel b/Ehrenberg V, 2 S. 118 A. 3, Gierke, Handels. R. S. 405.

[66]) Daher in jüngster Zeit hier zahlreiche Judikatur: Vergl. etwa R. G. 99 S. 107; 103 S. 82; 106 S. 386 ff., O. L. G. Frankf. i/I. W. 1920 S. 449, u. a.

[67]) Vergl. Roßmann i/Egers Abhandl. 39 Heft 4 Nr. 14 (1923).

seits durch die willkürliche Begrenzung des Begriffes der Kostbarkeit Versuche in dieser Richtung unternommen hat.

Nach dem Kriege hat die „International Law Association" ihre alten Bestrebungen wieder aufgenommen, und 1921 im Haag in Anlehnung an die Harter Act neue Regeln ausgearbeitet und veröffentlicht, die „Hague Rules 1921", die allen Ländern zur Annahme empfohlen wurden [68]). Eine demgemäß von der Reichsregierung nach Hamburg am 31. Nov. 1921 einberufene Konferenz von Interessenten zwecks Prüfung und Stellungnahme zu den Hague Rules sprach sich dahin aus, daß für eine einseitige gesetzliche Einführung seitens Deutschlands kein Anlaß sei, vielmehr eine internationale Übereinkunft abgewartet werden könnte, um so eher, als bei der bestehenden Vertragsfreiheit ihrem Eindringen in den Verkehr keine Hemmungen entgegenständen [69]). Eine Brüsseler diplomatische Konferenz hat denn auch 1922 einen Gesetzentwurf auf der Grundlage der Hague Rules geschaffen [70]), unter gesetzlicher Beseitigung der Haftung für nautisches Verschulden und dem Verbot einer Freizeichnung von kommerzieller Verantwortlichkeit, den Wüstendörfer als ein „gesetzgeberisch mangelhaftes Erzeugnis" kennzeichnet [71]). Für die deutsche Praxis sollen die Hague Rules 1921, die 1922 auf der Londoner Conferenz der J. L. A. revidiert worden sind, keine Bedeutung erlangt haben [72]), dagegen insbesondere im englischen Seefrachtwesen teilweise im Gebrauch sein [73]).

Damit ist der geschichtliche Überblick abgeschlossen. Es zeigte sich dabei ein allmähliches Abnehmen der Bestrebungen, dem Problem auf dem Wege der Gesetzgebung beizukommen [74]), teils wohl bedingt durch die entmutigenden Resultate der unternommenen Versuche, teils durch die außerordentliche Schwierigkeit der Frage und die Gefahr, durch einen übereilten Mißgriff unabsehbaren Schaden anzurichten. Das in der letzten Epoche, wenigstens im deutschen Seefrachtverkehr mit dem „Einheitskonossement", zu beobachtende Zurücklenken der Freizeichnungsbewegung in maßvollere Bahnen hat zudem in der Tat denjenigen, die für eine mehr abwartende Haltung eintraten, Recht gegeben [75]). Immerhin er-

[68]) Vergl. Wüstendörfer b/Ehrenberg VII, 2 S. 42, Ritter II § 87 A. 3, Mittelstein in H. R. Z. 1922 S. 33; 1923 S. 319, Sieveking in H. R. Z. 1921 S. 945 ff.; 1923 S. 315; Wüstendörfer in H. R. Z. 1923 S. 436. Abgedruckt in der revidierten Fassung v. 1922 b. Wüstendörfer, The Hague Rules 1922 (Heft 2 der Überseestudien von Wüstendörfer u. Bruck).

[69]) Vergl. Mittelstein in H. R. Z. 1922 S. 33 f.

[70]) Vergl. Wüstendörfer b/Ehrenberg VII, 2 Nachtrag zu S. 42.

[71]) Gleichlautend [70]).

[72]) Nach persönlicher Auskunft. Vergl. auch Mittelstein in H. R. Z. 1922 S. 33 ff.

[73]) Vergl. Gütschow in H. R. Z. 1924 S. 641 ff.

[74]) Vergl. Pappenheim III S. 16, Wüstendörfer I S. 386 ff.

[75]) Vergl. Wüstendörfer I S. 600 ff.

scheint das Auseinanderfallen der gesetzlichen Regelung und der tatsächlichen Gestaltung eines Rechtsverhältnisses auf die Dauer als bedenklich. So wird es denn Aufgabe der Rechtswissenschaft bleiben, die Übereinstimmung zwischen Gesetz und Leben durch eine der Interessenlage Rücksicht tragende Neugestaltung dieses zur Lösung langsam heranreifenden Problems wieder herzustellen.

Im folgenden wird zunächst die gegenwärtige Lage, etwas eingehender, als es die geschichtliche Darstellung ermöglichte, zu schildern sein, wobei sich das Gesetz als Ausgangspunkt für die Darstellung empfiehlt.

II. Abschnitt:
Der gegenwärtige Stand der Frage

§ 4

Die gesetzliche Gestaltung der Frachtführerhaftung[1])

1. Für Deutschland ist die Frachtführerhaftung für den Fuhrmannsfrachtverkehr und das Seefrachtwesen im H. G. B. vom 10. V. 1898, für den Frachtverkehr der Binnenschiffahrt im B. Sch. G. vom 20. V. 1898 nach den gleichen Grundsätzen geregelt.

Was die „Voraussetzungen" der Haftung anbelangt, so gilt hier das Verschuldungsprinzip mit umgekehrter Beweislast[2]), d. h., „der Frachtführer haftet für Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung, es sei denn, daß der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten". (Vergl. § 429 A. 1, 606 H. G. B., § 58[1] B. Sch. G.). Für „Kostbarkeiten" aller Arten ist die Frachtführerhaftung von ihrer Deklarierung als solche abhängig gemacht (§ 429 A. 2, 607 H. G. B., § 58 A. 3 B. Sch. G.). Für die Binnenschiffahrt ist beachtlich § 59 B. Sch. G., der für eine Reihe besonders gelagerter Fälle den Frachtführer von dem Exkulpationsbeweis durch eine zu seinen Gunsten geschaffene Vermutung befreit[3]).

Der „Umfang" der Haftung findet grundsätzlich seine Grenze in dem „gemeinen Handelswert" des Frachtgutes am Bestimmungsort. (§ 430, 611, 613 H. G. B., § 26 58 B. Sch.G. in Verbindung mit § 430 H. G. B.).

Da alle diese Regeln nicht zwingend sind, findet die Vertragsfreiheit ihre Grenzen nur in den allgemeinen Schranken des Gesetzes, das dem Schuldner einen Erlaß der Haftung für eigenen Vorsatz im voraus nicht gestattet (§ 276 A. 2, 278 B. G. B.) und Rechtsgeschäfte, die gegen die guten Sitten verstoßen, für nichtig erklärt (§ 138 B. G. B.).

II. Die Gesetzgebung des Auslandes[4]) wird noch weitgehend von der römischen Receptumshaftung beherrscht.

[1]) Die folg. Darstellung muß sich auf eine Hervorhebung der wesentlichsten Grundsätze beschränken.

[2]) Im B. Sch. G. § 58 A. 1 ausdrücklich ausgesprochen, im H. G. B. durch die Fassung angedeutet.

[3]) Nach Analogie von A. 424 A. H. G. B., der Eisenbahn insoweit zur Freizeichnung ermächtigte. Heute § 59 B. Sch. G. dispositives, § 459 H. G. B. zwingendes Recht. Vergl. auch Mittelstein, B. Sch. G. I § 59 A. 1 u. 2.

[4]) Gesetzestexte zum folgenden b. Borchard-Kohler: „Die Handelsgesetze des Erdballs".

1) So trifft nach englischem „Common law" den „common carrier" [5]) eine absolute Garantieleistungspflicht [6]) für das Frachtgut, die ihn zu „a sort of insurer" macht [7]). Seine Haftung entfällt lediglich, wenn er als Ursache des Schadens nachweist:

a) „Acts of God" [8]), worunter im wesentlichen nur Naturereignisse, also nicht Unfälle infolge menschlicher Einwirkung, verstanden werden, oder Kriegsgefahren, „acts of King's enemies" [9]).

b) Natürliche Beschaffenheit des Frachtgutes [10]).

c) Äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung.

d) Verschulden des Absenders.

Für „Kostbarkeiten" entfällt die Haftpflicht, von vorsätzlichen Schädigungen abgesehen, soweit sie als solche nicht deklariert sind [11]).

Die bei der dispositiven Natur der die Haftung regelnden Rechtsnormen herrschende Vertragsfreiheit, wird durch § 6 des „Frachtführergesetzes von 1830" ausdrücklich gewährleistet. Dagegen unterliegt der „common carrier" einem Kontrahierungszwang, der dem Frachtführer die Möglichkeit nimmt, Haftungsbeschränkungen durch Ablehnung der Beförderung zu anderen Bedingungen zu erzwingen; will sein Vertragsgegner sich auf eine Haftungseinschränkung nicht einlassen, so muß er auf Grund der gesetzlichen Haftung befördern [12]).

2) Die rechtliche Gestaltung der Frachtführerhaftung in den U. S. A. ist der englischen Regelung sehr ähnlich [13]). Die Vertragsfreiheit [14]) ist hingegen für den Seefrachtverkehr durch die „Harter Act" vom 13. Febr. 1893 [15]) erheblichen Einschränkungen unterworfen worden. Sie verbietet, im einzelnen in ihrer Fassung

---

[5]) Das ist der „gemeine Frachtführer". Definition des Begriffes b/Carver S. 5.

[6]) Vergl. Carver S. 2" . . . . he is, with certain exception, absolutely responsible for the savety of the goods . . . . ".

[7]) Vergl. etwa H. Smith b/Müller-Erzbach im Arch. Ziv. Prax. 106 S. 424.

[8]) Vergl. Carver S. 8 ff., Scrutton S. 198 ff., Schaps I § 606 A. 40.

[9]) Vergl. Carver S. 12 f.

[10]) Vergl. zu b) u. ff. Carver S. 13 ff., Goldschmidt b Borchard-Kohler 11, 1, I, S. 278 ff.

[11]) Nach „Frachtführergesetz v. 1830" sowie „Merchant Shipping Act" v. 1854, Part. IX sect. 503. Vergl. Carver S. 24 f., sowie Goldschmidt b/Borchard-Kohler 11, 1, II S. 213 ff., 344.

[12]) Vergl. Carver S. 5, Goldschmidt b/Borchard-Kohler 11, 1 II S. 275, 280 f.

[13]) Vergl. Wittmaak in Z. f. H. R. 52 S. 79, Voigt, See- u. Vers. R. S. 24.

[14]) Ursprünglich (nach Voigt, See- u. Vers. R. S. 41) ausdrücklich gewährleistet durch die „Act to limit the liability of shipowners v. 1851" sect. 1.

[15]) Abgedruckt b/Wüstendörfer I Anlage 8, b/Sieveking S. 307 ff., in Verh. d. 28. Jur.-Tg. I S. 97 ff., b/Boyens II S. 387 ff. Ausführlich gewürdigt insbesondere b/Wittmaak in Z. f. H. R. 52 S. 75 ff.

sehr kasuistisch und gesetzestechnisch recht mangelhaft [16]), in sect. 1. u. 2. eine Freizeichnung von der Haftung für Schäden, die auf „kommerziellen Verschulden" nämlich unsachgemäßer Verladung, Verstauung, Verwahrung, Besorgung und Ablieferung des Frachtgutes, beruhen, sowie von solchen, die in mangelnder Fürsorge für die „Seetüchtigkeit" und die erforderlichen „Reisevorbereitungen", also die Ausrüstung, Bemannung, Verproviantierung und Ausstattung des Schiffes, ihren Grund haben. Wenn alles für die Seetüchtigkeit und Ausrüstung des Schiffes Erforderliche geschehen ist [17]), entfällt gemäß sect. 3 die Haftung für Fehler und Irrtümer in der Führung und Navigation des Schiffes [18]), sowie für Verluste oder Schäden, die zurückzuführen sind auf Gefahren der See und sonstiger schiffbarer Gewässer, auf Naturereignisse oder feindliche Handlungen, auf Beschaffenheit, innere Mängel oder Fehler der Frachtgüter oder ihre ungenügende Verpackung, auf Beschlagnahme, auf eine Handlung oder Unterlassung des Befrachters und des Eigentümers der Güter, sowie von deren Hilfspersonen, oder die eingetreten sind bei Rettung von Leben und Eigentum zur See oder einen Versuch hierzu und deswegen vorgenommener Deviation.

Kurz zusammengefaßt statuiert die Harter Act eine unbedingte Haftung für die „administrative Tätigkeit", also die „Reisevorbereitungen" und die „kommerziellen Verpflichtungen", befreit dagegen unter den angegebenen Voraussetzungen von der Haftung für „nautisches Verschulden" und gewissen anderen schadenbringenden Umständen, die allerdings großenteils schon nach gemeinem Recht [19]) als Ausnahmen von der Haftung anerkannt waren. Nicht beseitigt ist durch die Harter Act die Möglichkeit einer summenmäßigen Beschränkung der Haftung, etwa auf einen Höchstbetrag per kg oder per Kollo [20]).

Für den Landfrachtverkehr besteht die Vertragsfreiheit fort, doch sollen die Bedingungen stets billig und angemessen sein; einige Staaten versagen Haftungsbeschränkungen sogar überhaupt die Wirkung, und hinsichtlich der „negligence clause" ist dies sogar bei der Mehrzahl der Fall. Im übrigen besteht, wie im englischen Recht, ein Kontrahierungszwang, mit den oben, Seite 30, geschilderten Wirkungen [21]).

---

[16]) Vergl. das Urteil v. Wüstendörfer I S. 382, 595. Vergl. z. B. Fassung v. sect. 3 oben!!

[17]) „In all respects seaworthy, properly manned, equipped and supplied".

[18]) „In the navigation and management of the vessel".

[19]) Gemeint ist natürlich das „Common Law".

[20]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 51, 80.

[21]) Vergl. b/Borchard-Kohler I, 1 Teil. X S. 23 f.

Erwähnung verdient noch die „Revised Administration Shipping Bill" vom 7. IX. 1916 [22]), die in dem „United States Shipping Board" eine Aufsichtsinstanz schuf.

3) Von den englischen Dominions sind Australien und Canada dem Beispiele der Harter Act gefolgt mit Gesetzen, die sich sehr stark an ihr Vorbild anlehnen.

In Australien war es die „Sea-carriage of Goods Act" vom 15. XII. 1904 [23]), die die Australische Ausfuhr und den Australischen Rinnenhandel [24]) noch weitergehend, als die Harter Act zwingendem Recht unterstellte. Das Gesetz beschränkt in § 5 a-c die Freizeichnungsmöglichkeit und gibt in § 8 A 2 eine mit sect. 3 Harter Act fast wörtlich übereinstimmende gesetzliche Haftungsbeschränkung dispositiver Natur [25]) zugunsten des Frachtführers.

Canada hat in der „Water-carriage of Goods Act" vom 4. V. 1910 [26]) zwingende Vorschriften für die Haftung des Seefrachtführers gegeben, die inhaltlich im wesentlichen mit der Harter Act und der Sea-carriage of Goods Act übereinstimmend, hiermit erwähnt sein mag.

4) In Frankreich haftet der Frachtführer nach dem „Code de Commerce" unabhängig von Verschulden bis zu höherer Gewalt.

Für den Landfrachtverkehr ist der maßgebende Artikel 103 C. d. C. durch ein Gesetz vom 17. III. 1905 dahin ergänzt worden, daß diese gesetzliche Haftung für zwingend erklärt ist und jede gegenteilige Klausel als nichtig gilt.

Für den Seefrachtverkehr ist es dagegen bei der Vertragsfreiheit verblieben (vergl. A. 273 C. d. C.), so daß Haftungsbeschränkungen Eingang finden konnten, soweit ihnen nicht die sich stark ablehnend verhaltende Rechtsprechung die Gültigkeit versagte oder ihre Wirkung auf eine Umkehrung der Beweislast beschränkte [27]).

5) Belgien läßt den Frachtführer nach A. 3 4 seines Gesetzes vom 25. VIII. 1891, wie auch nach A. 1784 des Code civil bis Zufall und höherer Gewalt haften, gestattet aber den ausdrücklichen Ausschluß dieser Haftung.

6) Ebenso haftet der Frachtführer auch in den Niederlanden nach 91 deren H. G. B. mit etwas erweiterten Ausnahmen.

---

[22]) Vergl. Müller-Erzbach II S. 830, Pappenheim III S. 15 A. 1.

[23]) Abgedruckt in Verh. d. 28. Jur.-Tg. I S. 99 ff. Vergl. Boyens, Gutachten S. 53, Heinz S. 16.

[24]) Also nicht die Einfuhr. Vergl. sect. 4, 1 des Gesetzes.

[25]) „Unless the contrary intention appears".

[26]) 9 u. 10 Edw. 7 c. 61. Abgedruckt b/Borchard-Kohler 11, 2. 1; 1 S. 109 ff.

[27]) Vergl. Govare et Denisse i/Revue int. d. droit marit. 17 S. 232, 236, u. a. a. O.

7) Die römische Receptumshaftung bis zu höherer Gewalt hat auch Italien der Regelung der Frachtführerhaftung in seinem „Codice di commercio“ [28]) zugrunde gelegt, dem der französische C. d. C. und das deutsche A. H. G. B. zum Vorbild gedient haben.

8) Eigenartige Wege geht demgegenüber der Spanische „Codigo de Comercio“ vom 22. VIII. 1885, wenn A. 361 für den Landfrachtverkehr bestimmt [29]): „Die Waren werden auf Gefahr und gut Glück des Verladers (Absenders) befördert, sofern nicht das Gegenteil ausdrücklich vereinbart ist. Demgemäß gehen für Rechnung und Gefahr des Verladers alle Schäden und Wertverringerungen, welche die Waren während des Transportes durch zufälliges Ereignis, höhere Gewalt oder durch die natürliche Beschaffenheit oder den eigenen Fehler der Sachen erleiden. Der Beweis solcher Ereignisse liegt dem Frachtführer ob.“ A. 362 läßt weiter den Frachtführer haften, soweit ihm Nachlässigkeit nachgewiesen wird. Weitere Haftungsfälle statuiert A. 363.

Für den Seefrachtverkehr schränken A. 618, 620 C. d. C. und ein königliches Dekret vom 21. IX. 1905 die Vertragsfreiheit ein [30]).

9) Das Skandinavische Recht hinwiederum läßt den Frachtführer haften, „sofern nicht glaubhaft gemacht wird, daß der Schaden .... durch Seeunglück, Aufbringung oder einen anderen Unglücksfall herbeigeführt ist, dessen Abwendung nicht in den Kräften des Schiffers oder der Mannschaft gestanden hat [31]), oder daß sie durch Mängel der Verpackung der Güter, oder durch inneren Verderb, Schwinden,, gewöhnliche Leckage, Tod von Tieren oder die eigene Beschaffenheit der Güter entstanden sind“ [32]).

Für Mängel des Schiffes entfällt die Haftung, soweit sie „aller angewandten Sorgfalt ungeachtet nicht zu entdecken waren“ [33]). Für Güter, die eine besondere Behandlung erfordern, und Kostbarkeiten macht § 143 der nordischen Seegesetze weitere Ausnahmen

10) Daß auch Japan zu den Staaten gehört, die die Vertragsfreiheit des Seefrachtführers in betreff seiner Haftung einschränken, wurde schon erwähnt. A. 592 des Japanischen Handelsgesetzes vom 7. III. 1899 versagt Haftungsbeschränkungen die Wirkung, die sich beziehen auf vom Frachtführer selbst verschuldete Schäden, sowie solche, die auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit seiner Erfüllungsgehilfen beruhen oder die durch mangelnde Seetüchtigkeit des Schiffes verursacht sind [34]).

[28]) In Kraft seit dem 1. 1. 1883.
[29]) Borchard-Kohler 7, 1; 1, 1 S. 170.
[30]) Vergl. Wüstendörfer I S. 386, Heinz S. 16.
[31]) Im Ergebnis wohl eine Umschreibung des Begriffes der „durch die Sorgfalt eines ordentl. Frachtführers nicht abwendbaren Umstände“.
[32]) Borchard-Kohler 10, 1; 1, 1 II S. 111.
[33]) In starker Anlehnung an A. 607 A. 2 A. H. G. B.
[34]) Vergl. Wüstendörfer I S. 386, Heinz S. 15 f.

Über die gesetzliche Gestaltung der Frachtführerhaftung dürfte der hiermit gebotene Überblick für das Verständnis des zur Erörterung stehenden Problems genügen. Im folgenden wird es sich zunächst darum handeln, wie weit und in welcher Art diese gesetzliche Regelung durch eine andere, im Wege vertraglicher Abrede geschaffene, ersetzt wird.

§ 5

Die tatsächliche Gestaltung der Frachtführerhaftung

Für eine Wiedergabe der gesetzlichen Haftungsregelung war das Gesetz die natürliche Erkenntnisquelle. Material für die Erkenntnis der tatsächlichen Gestaltung des Umfangs der Frachtführerhaftung liefern die „Beförderungs-", „Transport-" oder „Geschäftsbedingungen" der Frachtunternehmungen, für den Verkehr zu Wasser dazu insbesondere die „Freizeichnungsklauseln" der Konossemente oder Ladescheine, welch letztere sich allerdings teilweise auf die Skripturhaftung beziehen.

Während die Darstellung der gesetzlichen Gestaltung darauf Wert legen mußte, die nationalen Verschiedenheiten hervorzuheben, können diese hier unberücksichtigt bleiben, denn die Haftungsbeschränkungen beim Frachtvertrag haben wesentlich internationale Gleichförmigkeit aufzuweisen [1]), soweit nicht zwingende Rechtsätze des einzelnen Staates oder die Rechtsgestaltung, auf der sie erwachsen, Ausnahmen bedingen.

Erschwerend stehen einer systematischen Behandlung der Haftungsbeschränkungen zwei Umstände entgegen: Einmal ihre unübersichtliche und systemlose Häufung in den Beförderungsbedingungen [2]), und zum anderen die große Anzahl der häufig noch in verschiedenen Variationen begegnenden Klauseln [3]). Die Darstellung im folgenden wird daher, ohne erschöpfend sein zu wollen, sich darauf beschränken müssen, in großen Zügen eine Skizze der tatsächlichen Gestaltung der Frachtführerhaftung und einen Überblick über die wichtigsten Typen von Haftungsbeschränkungen zu geben, soweit dies für die spätere rechtspolitische Beleuchtung geboten erscheint.

Die Freizeichnungen können sich beziehen insbesondere auf zwei verschiedene Punkte: Sie können einmal die gesetzlichen Voraussetzungen der Haftung modifizieren, andererseits den Umfang

[1]) Vergl. etwa Pappenheim III. S. 13 f.

[2]) Vergl. Voigt, Die neuen Unternehmungen . . . . . S. 17, Schaps I § 626 A. 26 Note 3, Wüstendörfer I S. 376 ff. Der Grund ist ihre Entstehungsart!

[3]) Vergl. Scrutton S. 207: „Exceptions are so numerous, that an exhaustive enumeration is impossible".

der Haftungen begrenzen. Damit ergibt sich die Anordnung des Stoffes:

I. Beschränkungen der Haftungs**voraussetzungen:**

1) Das Gesetz läßt den Frachtführer haften für die Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung des Frachtgutes. Diese „Haftungszeit" unterliegt vertraglichen Einschränkungen, beispielsweise durch die im Seefrachtverkehr vorkommende Klausel „frei von Landbeschädigung", sowie die Löschungs, Leichter- und Umladungsklausel [4]).

2) Die Haftung für verschuldeten Schaden wird beseitigt durch die wichtige, vielumstrittene Negligenzklausel [5]). Sie erscheint in verschiedenen Spielarten, von denen die „relative" [6]), nur in bestimmten Fällen befreiende der „absoluten Negligence Clause" gegenübersteht [7]). Soweit sie auch gegen die Folgen persönlichen Verschuldens des Frachtführers schützen soll, versagt sie wegen § 276 A. 2 B. G. B. bei vorsätzlichem Handeln; häufiger bedient sich ihrer der Frachtführer, um sich der Haftung für schuldhaftes Handeln seiner Erfüllungsgehilfen zu entziehen [8]). Für die rechtspolitische Beleuchtung der Klausel bedeutsam ist ihre Zerlegung in die Freizeichnung von „nautischem Verschulden", im Gegensatz zu „administrativen Verschulden" [9]). Zu den „nautischen Obliegenheiten" rechnet man alles, was zur eigentlichen Schiffsführung und dem technischen Schiffsbetrieb gehört, also letzten Endes alle Maßnahmen, die der Fortbewegung des Schiffes dienen [10]). Zu der „administrativen" Tätigkeit gehört zweierlei: Der "kommerzielle Pflichtenkreis", umfassend die unmittelbare Fürsorge für das Frachtgut, insbesondere seine gehörige Empfangnahme, Stauung, Verwahrung, sonstige Behandlung und Ablieferung; sowie die gesamten „Reisevorbereitungen", zu denen vorzüglich zu rechnen sind die Sorge für die gehörige Ausrüstung, Bemannung, Verproviantierung und Balanzierung des Schiffes, kurz alles, was

---

[4]) Vergl. Wüstendörfer I S. 391 f.

[5]) Größere Verbreitung fand sie seit etwa 1860. Vergl. Wittmaak in Z. f. H. R. 52 S. 81 f.

[6]) Beispiel: Der Zusatz „even when occasioned by negligence"

[6/7]) Vergl. Pappenheim III S. 486, Schaps I § 606 A. 57, Wüstendörfer I S. 391.

[7]) Beispiel: „Not responible for any neglect . . . . . ."

[8]) Beispiele: „Verlust oder Schaden durch Nachlässigkeit oder Fehler des Lotsen, Kapitäns, der Seeleute, Maschinisten oder anderer Personen im Dienste des Schiffers, gleichviel ob in der Navigation oder sonstwie, sind ausgenommen" (Schaps I § 606 A. 58) oder: „Negligence of pilot, master, mariner, engineers or other persons in the service of the ship, whether in navigating the ship, or otherwise, excepted" (Carver S. 111).

[9]) Über die Begriffe vergl. Gütschow S. 36 ff., 43, Wüstendörfer I S 501 ff.

[10]) „In the navigation or management of the vessel".

für seinen seetüchtigen Zustand, seine „seaworthiness" erforderlich ist [11]).

Die Scheidung der Negligenceklausel in „nautisches" und „administratives" Verschulden hat sich zwar, wie die Terminologie erkennen läßt, im Seefrachtwesen ausgebildet, doch stehen einer verallgemeinernden Ausdehnung auf den gesamten Frachtverkehr Hindernisse nicht entgegen [12]). Der Begriff des „nautischen Verschuldens" wäre dann durch die zwar etwas umständliche Bezeichnung „Verschulden in der Führung und dem technischen Betrieb des Transportmittels" zu ersetzen, der des „administrativen Verschuldens", könnte beibehalten werden.

Von den besonderen Arten der relativen Negligenceklauseln sei ihrer praktischen Bedeutung wegen die „Baratterieklausel" hervorgehoben, mit der sich der Seefrachtführer von der Haftung für Schäden freizeichnet, die in vorsätzlich unredlichen Handlungen seiner Erfüllungsgehilfen gegen Schiff oder Ladung ihren Grund haben [13]).

Kurz erwähnt sei endlich die sogenannte „Jettison-", sowie die „Stowageclause", diese als Sicherung gegen die Folgen schlechter Stauung, jene gegen unnötigen, verschuldeten oder ungehörig ausgeführten Seewurf [14]).

3) Eine weitere, umfangreiche Gruppe von Haftungsbeschränkungen soll durch eine Umkehrung der Beweislast den Frachtführer von den Unannehmlichkeiten des Exkulpationsbeweises befreien. Im einzelnen kann eine absolute oder relative Umkehrung der Beweislast gegeben sein.

A. Eine absolute Umkehrung der Beweislast derart, daß der Frachtführer seine Haftung allgemein von einem ihm nachgewiesenen Verschulden abhängig macht, läuft bei der Schwierigkeit der Beweisführung leicht praktisch auf eine materielle Freizeichnung hinaus [15]).

B. Die relative Umkehrung der Beweislast bezieht sich jeweils nur auf besondere Arten von Gefahren. Dabei kann es sich im Einzelfalle handeln:

a) Ganz allgemein um die Gefahren des Transportes und zwar:

---

[11]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 61.

[12]) Im Landfrachtenverkehr fehlen sie nichts destoweniger; auch in der Binnenschiffahrt sind sie anscheinend seltener.

[13]) Vergl. Schaps I § 606 A. 64, Voigt, See- u. Vers. R. S. 33, Carver S. 107 ff; über ihre verschiedenartige Auslegung Boyens, Gutachten S. 71 f. Beispiel: „Barratry of the master and the crew excepted".

[14]) Vergl. Schaps I § 606 A. 65/66. Carver S. 104 ff.

[15]) Vergl. Pappenheim III S. 494.

aa) Um solche Gefahren, die die Ausführung eines jeden Transportes bedrohen. Dahin gehören Haftungsbeschränkungen durch die Klauseln gegen: Höhere Gewalt, Kriegsgefahr, Arreste und Verfügungen von hoher Hand, Feuer [16]), sowie die auf die Folgen von Arbeitskämpfen sich beziehenden Freizeichnungen von Streiks, Aussperrungen, Sabotage, Boykott, passive Resistenz und dergleichen.

bb) Um solche Gefahren, die nur bestimmten Arten der Beförderung eigentümlich sind, insbesondere dem Seefrachtverkehr, wie die Gefahren der See und anderer Gewässer [17]), Seeraub [18]), Strandungen, Kollisionen, Mienengefahr, Eisgang, Quarantäne.

cc) Um Gefahren, die der Ladung seitens des Transportmittels drohen, also Platzen und Explosion von Dampfkesseln oder Rohrleitungen, Brechen von Schäften und Wellen, von Lösch- und Ladegeschirr, Fehler am Schiff, der Maschinenanlage und deren Zubehör.

b) Um Transportgefahren besonderer Natur, und zwar:

aa) Begründet in der besonderen Beförderungsart. Es handelt sich hier beispielsweise um eine Freizeichnung von den Gefahren, die eine Beförderung als Deckladung oder in offenen Wagen für das Frachtgut mit sich bringt.

bb) Begründet in der Natur der Ladung, der zufolge sie durch den Transport als in besonderem Maße gefährdet erscheint. Solch geringe Widerstandsfähigkeit gegen die Transportgefahren pflegt sich zu zeigen in Bruch, Leckage, Schwund, Verderb, Zersetzung, Rost, Oxydation, Ratten- und Wurmfraß, in der Eigenschaft, Schädigungen durch Ungeziefer, durch klimatische Einflüsse, durch Berührung mit anderem Frachtgut und dessen Ausdünstungen, durch Kohlen- und Schiffsdunst, Schweiß und dergl. zu unterliegen [19]).

cc) Beruhend auf Handlungen oder Unterlassungen des Absenders, wie auf mangelhafter Verpackung, Markierung, Adressierung, auf Schäden bei der Ein- und Ausladung, soweit sie vom Absender besorgt wird, sowie auf Schädigungen, deren Abwendung durch die verabredungsgemäß vom Absender zu bewirkende Begleitung des Frachtgutes bezweckt wird, wie dies insbesondere bei dem Transport von Tieren üblich ist [20]).

[16]) „Act of God, acts of Kings enemies, restraints of princes, rulers and people, fire . . . .". Vergl. Schaps I § 606 A. 40 u. a.

[17]) „Dangers (perils) and accidents of the seas, rivers and navigation of whatever nature or kind excepted". Vergl. Schaps I § 606 A. 37/8, Pappenheim III S. 483.

[18]) „Pirates, robbers by sea". Schaps I § 606 A. 43.

[19]) Vergl. Schaps I § 606 A. 48/50, Pappenheim III S. 482. Vergl. auch H. G. B. § 657, B. Sch. G. § 59 A. 2/3.

[20]) Vergl. H. G. B. § 657, B. Sch. G. § 59 A. 2 u. 3.

4) Um eine Änderung der gesetzlichen Haftungsvoraussetzungen handelt es sich auch, wenn die für Kostbarkeiten bestehenden Gesetzesvorschriften, also die Deklarierung als Haftungsvoraussetzung, ein erweitertes Anwendungsgebiet erfahren, was besonders in der Form zu geschehen pflegt, daß der an sich relative Begriff der Kostbarkeit an bestimmte äußere Kennzeichen (Wert pro kg) geknüpft wird [21].

II. Beschränkungen des Haftungsumfanges.

Sie pflegen sehr häufig zu begegnen und spielen, im Gegensatz zu vielen der bisher erwähnten Klauseln, auch im Landfrachtverkehr eine erhebliche Rolle. Der vom Gesetz auf den „gemeinen Handelswert" begrenzte Umfang der Frachtführerhaftung wird, im Einzelfalle verschieden, etwa auf den „Kostpreis" festgesetzt [22]). Oder es wird eine Höchstgrenze für die Haftung vereinbart, bemessen entweder nach dem Gewicht oder Umfang (x M. pro kg oder cbdcm), oder nach der Anzahl der Colli (x M. pro Kollo), oder auch wohl, aber selten, pro Schiffsladung [23]). Auch eine Kombination derartiger Haftungsbeschränkungen ist beliebt, etwa in der Form: x M. pro kg, höchstens aber y M. pro Kollo [24]). Auch die Höhe der bezahlten Beförderungskosten kann zugleich das Maximum eines zu ersetzenden Schadens bedeuten [25]), wie denn überhaupt der Fixierung einer den Haftungsumfang begrenzenden Summe nach unten keine Grenzen gesetzt sind.

III. Der völlige Ausschluß der Frachtführerhaftung. Er kann bedingt oder unbedingt erfolgen. Dieses durch die mehr theoretisch als praktisch bedeutsame Klausel: „not responsible for anything" [26]). Um einen bedingten Haftungsausschluß handelt es sich dagegen bei der nicht so seltenen „Versicherungs-"

[21]) So sollen etwa als Kostbarkeiten gelten: Güter, deren Wert 20 Mk. pro Kg. übersteigt (Bedingungen des Vereins Deutscher Spediteure, abgedruckt b/Rundnagel b/ Ehrenberg V, 2 S. 118 A. 3), oder: alle Gegenstände, deren Wert pro Kollo 2000 Mk. übersteigt (Hamburg-Bremer Konossement v. 1886). Vergl. Gütschow S. 141.

[22]) So beispielsweise „Einheits-Konossement" v. 1912, Regel XIII. Vergl. Schaps I § 606 A. 75—76, Mittelstein B. Sch. G. § 58 A. 3b.

[23]) In der Binnenschiffahrt kommt dies vor. Vergl. Mittelstein B. Sch. G. I § 58 A. 7; „Elbe-Bedingungen" § 98 A. 2, „Hamburger Ewerführer-Bedingungen" 2 (abgedruckt b/Mittelstein B. Sch. G. II S. 599, 647 ff.).

[24]) Vergl. das in Verhandl. d. 28. Jur.-Tg. I S. 93 ff. abgedruckte Austral-Konossement des N. D. L. Ziffer V (4 Mk. per cbdcm, 2000 Mk. per Kollo).

[25]) Vergl. Gierke, Handelsr. S. 405 auf Grund der „Allgemeinen Umzugsbedingungen des Deutschen Möbeltransportes".

[26]) Oder „free from all accidents, loss or damage of whatever kind or nature". Vergl. Schaps I § 606 A. 33, Pappenheim III S. 478, 491, Mittelstein b/Ehrenberg VII, 1 S. 269.

oder „Insurance-Klausel", welche jede Haftung ablehnt, soweit der betreffende Schaden versicherbar ist [27]).

IV. Von sonstigen Klauseln seien noch hervorgehoben diejenigen, die für die See-Schiffahrt von Bedeutung sind, insofern sie Deviationen, vorzüglich zur Rettung von Leben und Eigentum, gestatten sollen [28]), sowie die Lotsen-Klausel [29]).

Ein weiteres Eingehen auf die erwähnten, wie auf die sonst noch vorkommenden Haftungsbeschränkungen, ist im Rahmen dieser Darstellung nicht möglich [30]). Gleichwohl dürfen die kurzen Ausführungen geeignet sein, ein Bild davon zu geben, in welchem Maße die ausgiebige Anwendung der mannigfachen Klauseln in der Praxis die vom Gesetz dem Frachtführer auferlegte Haftung beeinträchtigen muß und welche Bedeutung ihnen im Rechtsleben zukommt.

Wenn im folgenden einiges über die subjektive Einstellung der interessierten Erwerbs-Gruppen zu der tatsächlichen Gestaltung der Frachtführer-Haftung gesagt werden soll, so erscheint dies im Interesse einer objektiv richtigen Würdigung, wie sie die rechtspolitische Beleuchtung erfordern wird, gerechtfertigt.

§ 6

Die Stellung der interessierten Erwerbsgruppen

I. Die Frachtführer.

Über ihre Einstellung zu den Haftungsbeschränkungen bedarf es nur weniger Worte. Der Umstand, daß es die Frachtführer selbst waren, die ihre Haftung beschränkten, beweist, daß sie die gegenwärtige tatsächliche Haftungsgestaltung von ihrem Standpunkte aus begrüßen. Die ihnen durch Ausnutzung ihrer wirtschaftlichen Machtstellung, — welche die großen Transportunternehmungen, insbesondere die Großreedereien, durch Zusammenschlüsse zu Vereinen, Verbänden, durch den Abschluß von Kartellverträgen und Vereinbarungen [1]), steigerten, die kleinen Frachtunternehmungen

[27]) „Not liable for any loss or damage to goods which can be covered by insurance". Vergl. Carver S. 114 f., Schaps I § 606 A. 34, Pappenheim III S. 490 ff. u. A. I.

[28]) „to deviate for saving life or property". Deviation = Abweichung vom Reisewege.

[29]) „to sail without pilot". Vergl. Wüstendörfer I S. 389.

[30]) Eingehende Darstellungen b/Scrutton S. 207 ff. (Engl. Recht), und (Deutsches Recht) b/Wüstendörfer I S. 388 ff., Schaps I zu § 606, Boyens zu § 606 H. G. B., Pappenheim III S. 480 ff.

[1]) Vergl. dazu Müller-Erzbach II S. 829, u. in Z. f. H. R. 86 S. 140 f., Boyens, Gutachten S. 43, Pappenheim in Verh. d. 28. Jur.-Tg. III S. 177 ff., Lewis S. 12, Ritter II, § 87 A. 3, Schaps I § 606 A. 26, Wüstendörfer I S. 67 f., S. 596, Voigt, See- u. Vers. R. S. 22, sowie insbesondere auch Euken „Die Verbandsbildung in der Seeschiffahrt" in Staats- u. Sozialwissenschaftl. Forschungen, Heft 172.

gewannen —, häufig gebotene Möglichkeit, den Umfang der Haftungsbeschränkungen und ihre Formulierung zu diktieren, mußten ferner dahin wirken, daß die gesetzliche Haftung in einer Art modifiziert wurde, die den Interessen der Frachtführer mehr oder weniger vollkommen gerecht wurde.

Über die Gründe, durch die sich die Frachtführer veranlaßt sahen, Haftungsbeschränkungen einzuführen, ist ferner schon gelegentlich der geschichtlichen Darstellung, oben auf Seite 17 f., das nötige gesagt worden. Diese Gründe haben noch heute ihre Bedeutung. Zu vermerken ist noch, daß sich die Frachtführer selbst auf eine Zwangslage berufen. Sie machen nämlich häufig geltend, daß die gewährten Beförderungssätze keine Vergütung für eine höhere Haftung enthielten, und es läßt sich nicht bestreiten, daß bei der durchgehends starken Konkurrenz im Frachtgewerbe die Preisbildung dem Einflusse der Frachtführer selbst weitgehend entrückt ist, vielmehr den volkswirtschaftlichen Gesetzen, insbesondere dem Gesetz von Angebot und Nachfrage unterliegt. Der trotz aller Vereinbarungen und Kartellierungsbestrebungen in gewissen Gebieten des Frachtverkehrs, insbesondere im Seefrachtwesen [2]), zu beobachtende, äußerst gedrückte Stand der Frachtraten, die nicht so selten die Grenzen wirtschaftlicher Rentabilität streifen, bietet hierfür eine Bestätigung.

Die Frachtführer haben denn auch gelegentlich geäußert, daß sie einer gesetzlichen Einschränkung der Freizeichnungsmöglichkeit in gewissem Umfange nicht unsympatisch gegenüberständen, soweit ihre Stellung im Konkurrenzkampf gesichert bliebe [3]).

Die auf eine Ermäßigung der Haftungseinschränkungen gerichteten Reformbestrebungen haben denn auch in Deutschland mit dem „Einheitskonossement" von 1912 [4]) einen gewissen Erfolg verzeichnen können, wobei die Mitwirkung des „Verbandes Deutscher Exporteure" beachtlich ist. Denn es erscheint selbstverständlich, daß den Frachtführern nicht eine mehr oder minder erhebliche Haftung zugemutet werden kann, solange die Absender unter Aus-

[2]) Der kurz nach Kriegsende infolge Tonnageüberflusses einsetzende und seitdem bestehende Frachtentiefstand im Seefrachtwesen ist geradezu gerichtsnotorisch. Aber auch aus früheren Zeiten begegnen Klagen. Vergl. Boyens, Gutachten S. 68, 76, u. in Verh. d. 17. Jur.-Tg. II S. 164, Wüstendörfer I S. 43, 65, Mittelstein in Verh. d. 28. Jur.-Tg. III S. 198, u. H. O. L. G. in H. R. Z. 1923 S. 143 ff.

[3]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 58 f., Gütschow S. 145; Müller-Erzbach im Arch. Ziv. Prax. 106 S. 419; sowie auch Wittmaak in Z. f. H. R. 52 S. 80 u. Wüstendörfer I S. 532.

[4]) Vergl. oben S. 26. Vereinbart wurde es vom „Verein Hamburger Reeder", den Bremer Linienreedereien", dem „Verband Deutscher Exporteure" und dem „Verein Hamburger Assekuradeure".

nutzung der Konkurrenz im Frachtgewerbe Transportvergütungen zahlen, die nur bei äußerster Haftungseinschränkung noch eine Rentabilität des Frachtgewerbes gewährleisten.

II. Die Ladungsinteressenten.

Ganz anders ist naturgemäß die Einstellung der „Ladungsinteressenten", unter welchem Begriff hier alle an der Beförderung interessierten Kreise zusammengefaßt werden sollen, seien sie als Absender oder Empfänger unmittelbar interessiert, sei es nur mittelbar, als Eigentümer des Transportgutes, Erzeuger, Verbraucher; die Versicherer sollen dagegen hier ausgeschlossen bleiben, da sie unter III. Berücksichtigung finden sollen.

Grundsätzlich stehen die Ladungsinteressenten den Haftungsbeschränkungen feindselig gegenüber, in der Erwägung, daß sie in den ihnen vom Gesetz gewährten Rechten eine Verkürzung erfahren. Dazu sehen sie sich vielfach einem wirtschaftlich Mächtigeren gegenüber, demgegenüber sie sich wehrlos fühlen.

Die aus den Haftungsbeschränkungen wohl grundsätzlich zu ihren Gunsten sich ergebende Tatsache, geringerer Transportkosten, übersehen sie dabei zumeist, indem sie gar zu häufig in dem Frachtführer nur den eigennützigen Profitmacher sehen, obwohl doch eine solche Annahme durch die Wirklichkeit durchaus nicht bestätigt wurde, und von einer gegenüber anderen Gewerben übermäßigen Rentabilität des Frachtführergewerbes nichts zu beobachten war.

Unter diesen Umständen glaubten sie den Schutz des Staates und der gesetzgebenden Organe anrufen zu müssen, wie denn die ganzen Bestrebungen, zu einer zwingenden Regelung der Materie zu gelangen, auf das Betreiben jener Kreise zurückzuführen sind, wobei sie mit der dritten Interessentenschicht, den Versicherern, Hand in Hand arbeiteten.

Bei alledem darf nicht übersehen werden, daß sie zum Teil die Bestrebungen der Frachtführer als gerechtfertigt ansahen. So haben sie ihnen die Freizeichnung von nautischem Verschulden seit langem zugestanden [5]), ja, in einigen Staaten ist es sogar zum gesetzlichen Haftungsausschluß gekommen [6]), und auch in Deutschland hat es an derartigen Bestrebungen nicht gefehlt [7]). Hinsichtlich anderer Klauseln gingen sie nicht so weit, haben sich ihnen schließlich aber gefügt, indem sie die so vertraglich getroffene Regelung nicht als

[5]) Vergl. Colm in Verh. d. 28. Jur.-Tg. III S. 186, Gütschow S. 33 f., Wittmaak in Z. f. H. R. 52 S. 82, Wüstendörfer I S. 502 ff.

[6]) Vergl. oben § 4.

[7]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 76 f., Colm in Verh. d. 28. Jur.-Tg. III S. 186, Wüstendörfer daselbst S. 196, Mittelstein daselbst S. 315 f. Auch der Deutsche Handelstag 1903 hat sich dafür eingesetzt. (Vergl. Wüstendörfer I S. 542 f.).

besonders unbillige Benachteiligung empfanden [8]), wie dies hinsichtlich gewisser Haftungsbeschränkungen der Fall war, wie insbesondere hinsichtlich der Negligenz Klausel in bezug auf „administratives Verschulden". Um diese hat denn auch ein lebhafter und erbitterter Kampf unter den Interessenten getobt.

Sehr erleichtert wurde den Ladungsinteressenten der Entschluß, sich auf Beschränkungen der Frachtführerhaftung einzulassen, durch die Möglichkeit, die von den Frachtführern abgelehnten Risiken durch Versicherung zu decken [9]).

In etwas merkwürdigem Gegensatz zu dieser allgemeinen, theoretischen Einstellung der Ladungsinteressenten steht ihr Verhalten im praktischen Einzelfall. Zeigen schon die Ausführungen Wüstendörfers I S. 58f über die Konkurrenz die dem Liniendampferverkehr durch die „Frachtdampfer der Reihenfahrt" erwächst, daß die Ladungsinteressenten unter Umständen die Vorteile niedriger Frachtraten höher zu schätzen wissen, als deren Kehrseite, geringere Schnelligkeit, verminderte Transportsicherheit und damit erhöhte Versicherungsspesen, so haben praktische Versuche, von denen Wüstendörfer berichtet [10]), noch überraschendere Ergebnisse gezeitigt. Es handelt sich hier um folgendes: Französische Reedereien stellten ihren Kunden wahlweise zwei Konossementsformulare zur Verfügung: Das eine mit weitgehender Freizeichnung zu geringen Frachtsätzen, das andere auf Grund der gesetzlichen Haftung zu etwas erhöhten Raten. Ergebnis: „Das Konossement mit den höheren Raten (und der schärferen Haftung) wurde selten oder nie genommen" [11])! Dabei ist allerdings nicht erwiesen, wie weit dies Ergebnis auf versicherungstechnische Gründe zurückzuführen ist [12]).

III. Die Versicherer.

In dem Kampf um die Haftungsbeschränkungen stehen sie auf seiten der Ladungsinteressenten.

Eigentümlich ist zunächst die Rechtslage, insofern es grundsätzlich die Ansprüche aus dem Versicherungsvertrag präjudiziert, wenn der Versicherungsnehmer durch vertraglichen Verzicht auf bereits entsandene Schadenersatzansprüche dem Versicherer den Regreß gegen den Schadensstifter abschneidet. Daß dasselbe gelte bei vorherigem Verzicht auf eine gesetzlich bestehende Haftung, wie sie das Frachtverhältnis statuiert, war die bei Aufkommen der

[8]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 59, Pappenheim im Weltwirtschaftl. Archiv II S. 79, H. O. L. G. in H. R. Z. 1923 S. 143 ff.

[9]) Vergl. Schaps I § 606 A. 26 Note 3, Lewis S. 33, Voigt, Gutachten S. 148, Ritter II § 87 A. 3, Pappenheim III S. 16 u. 490, sowie in D. J. Z. 8 S. 43.

[10]) Wüstendörfer I S. 384.

[11]) Vergl. Wüstendörfer I S. 384.

[12]) Vergl. Wüstendörfer I S. 384 u. A. 2 daselbst.

Freizeichnungen herrschende Ansicht [13]). Die Versicherer haben die Konsequenzen aus dieser Rechtslage nicht gezogen, vielmehr auch in Fällen, in denen ihnen Haftungsbeschränkungen den Regreß versagten, entstandene Schäden gedeckt [14]). Eine förmliche Legalisierung fand dieser Zustand 1881, als durch einen Zusatz zu § 27 der „Hamburger Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen" die tatsächlich von den Versicherungs-Gesellschaften anerkannte Ersatzpflicht zu einer Rechtspflicht auch bei vorliegenden Freizeichnungen erhoben wurde [15]), eine Maßnahme, die sich der Entwickelung der Haftungsbeschränkungen als sehr förderlich erweisen mußte, besonders, da die Prämien trotzdem nicht nachweisbar erhöht wurden [16]).

Dieses Verhalten der Versicherer erscheint verständlich, wenn man bedenkt, daß vor dem Aufkommen der Haftungsbeschränkungen, als die Frachtführer noch diejenigen waren, die Haftpflichtversicherung nehmen mußten, um sich zu decken, gegen sie, als Versicherungsnehmer, Regreßansprüche dem Versicherer nicht zustanden.

Trotzdem haben die Versicherer bald lebhaft für eine Einschränkung der Freizeichnungsmöglichkeit sich eingesetzt. Bei der Erfolglosigkeit dieser Bestrebungen machten sie ihrerseits den Versuch, eine ihnen genehme Gestaltung der Lage herbeizuführen und eventuell sogar mittelbar eine gesetzliche Regelung der Frage im Sinne der Harter Act zu erzwingen. Die Pariser Versammlung der Versicherer 1900 billigte zwar die Freizeichnung von der Haftung für nautisches Verschulden, lehnte aber im übrigen die Haftung für Schäden ab, soweit eine Freizeichnung dem Versicherer den Rückgriff versagte [17]).

[13]) Vergl. Lewis S. 34 f., Hagen b Ehrenberg VIII, 1 S. 655, Voigt, See- u. Vers. R. S. 42 f.; vergl. auch § 804 A. 3 H. G. B. u. § 67 A. 1 V. V. G. Zu einer anderen Konstruktion, die wohl vorzuziehen, kommt heute Ritter II § 87 A. 5 u. 6.

[14]) Vergl. Boyens Gutachten S. 45, Voigt, See- u. Vers. R. S. 42 f., Pappenheim in D. J. Z. 8 S. 43 u. in Verh. d. 28. Jur.-Tg. III S. 175.

[15]) Entspr. „Bremer Seevers. Bed." § 42. Der Zusatz zu § 27 H. S. V. Bd. lautete: „Den Versicherten, deren Güter in Dampfschiffen verladen werden, ist es unpräjudizierlich, wenn die darüber gezeichneten Konossemente Bestimmungen enthalten, durch welche die Reeder der ihnen, den Ladungsinteressenten gegenüber, wegen Erfüllung der Frachtkontrakte gesetzlich obliegenden Verbindlichkeiten, gleichviel in welchem Maße, sich entschlagen". Vergl. dazu Ritter II § 87 A. 3, Boyens, Gutachten S. 45, Gütschow S. 11, Lewis S. 35, Wüstendörfer I, 379.

[16]) Vergl. Wüstendörfer I S. 521.

[17]) Beschluß der „Commission Int. des Assureurs Marit.": „Les assureurs acceptent les clauses d'exonération, visant les fautes nautiques dans la conduite du navire". Vergl. Ritter II § 87 A. 3, Wüstendörfer I S. 383, Mittelstein, Gutachten S. 316, Pappenheim in D. J. Z. 8 S. 43 u. Gütschow S. 51.

Dieser Beschluß ist nicht in die Tat umgesetzt worden, trotzdem das „Comité International des Assureurs Maritimes" seine Einführung zunächst für den 1. I. 1903, später für das Jahr 1907 angekündigt hatte [18]). Offenbar stieß seine Durchführung doch auf große praktische Schwierigkeiten.

So haben sich die Versicherer im See- wie Binnenschiffahrts-Frachtgeschäft mit der Lage der Dinge abgefunden, wenngleich die Klagen über die, bei den geringen Erträgen des Transportversicherungsgeschäftes, schwierige Lage der Versicherungsunternehmungen nicht verstummten [19]).

Was die heutige rechtliche Lage anbelangt, so ist es von Interesse, daß § 130 V. V. G. und der später neugefaßte § 821 A. 4. H. G. B. „Nautisches Verschulden" die Versicherung nicht präjudizieren lassen. Nach § 87 der „Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen" von 1919 präjudizieren Haftungsbeschränkungen nur insoweit, als sie über das verkehrsübliche Maß hinausgehen [20]).

Was die Gründe zu der Haltung der Versicherer in der Frage der Haftungsbeschränkungen anbelangt, so erscheint es zunächst nicht recht verständlich, warum die Abschneidung des Rückgriffes diesem Gewerbe, das doch in der Risikendeckung verschiedenster Art seine Aufgabe sieht, Schwierigkeiten bereiten sollte, die es zum berufenen Vorkämpfer in der Frage der Einschränkung der Freizeichnungen stempeln würde. Der Grund hierfür liegt anscheinend letzten Endes in der starken Konkurrenz im Versicherungsgewerbe, die die Prämienhöhe drückt [21]). So ist der Versicherer, der nicht die Prämie dem Umfang seiner Leistung anpassen kann, bestrebt, diese seine Leistung in ihrem Umfange umgekehrt dem Schwanken der Versicherungsprämien anzupassen, d. h. bei ihrer überwiegenden Baisse-Tendenz ihn einzuschränken.

§ 7

Die Stellung der Rechtsprechung

Die Einstellung der Rechtsprechung zu den Haftungsbeschränkungen des Frachtführers ist naturgemäß abhängig von der des geltenden Rechts. Da dieses aber in Deutschland die Haftung des Frachtführers durch nachgiebiges Recht geregelt hat, muß die

[18]) Vergl. Ritter II § 87 A. 3, Schaps I § 606 A. 26 Note 3, Colm in Verh. d. 28. Jur.-Tg. III S. 185.

[19]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 54 ff., H. O. L. G. in H. R. Z. 1923 S. 143 ff.

[20]) Vergl. Ritter II § 87. § 87 der A. S. V. Bd. v. 1919 lautet: „Der Versicherer haftet nicht, soweit der Versicherungsnehmer von einem Dritten den Ersatz des Schadens deshalb nicht verlangen kann, weil die gesetzliche Haftung des Verfrachters über das verkehrsübliche Maß hinaus beschränkt oder ausgeschlossen ist."

[21]) Vergl. Wüstendörfer I S. 521, 600.

Rechtsprechung dem in Betätigung der gewährten Vertragsfreiheit herbeigeführten Änderungen der Frachtführerhaftung, also auch ihrer Beschränkung, rechtliche Anerkennung zuteil werden lassen.

Nur in zwei Fällen bietet ihr das Gesetz eine Möglichkeit, Haftungsbeschränkungen ignorieren zu dürfen:

1) Einmal dann, wenn den Frachtführer der Vorwurf trifft, persönlich vorsätzlich gehandelt zu haben, denn dafür kann ihm nach § 276 A. 2 B. G. B. die Haftung im voraus nicht erlassen werden.

2) Zum anderen, wenn ein im Sinne von § 138 B. G. B. unsittliches Geschäft vorliegt. Diesen dehnbaren Begriff der „Unsittlichkeit" hat sich die Rechtsprechung zur Bekämpfung ihr übermäßig erscheinender Haftungsbeschränkungen vorwiegend zunutze gemacht.

In Absatz 2 des § 138 B. G. B. hebt das Gesetz aus den sittenwidrigen Geschäften als eine besondere Gruppe die „wucherischen" Geschäfte heraus. Daß für die Beantwortung der Frage, ob ein wucherisches Geschäft vorliege, das Maß der vom Frachtführer übernommenen Haftung bedeutsam ist, kann nicht zweifelhaft erscheinen. Denn während bei strenger Haftung und dem dadurch bedingten Risiko die vom Frachtführer geforderte Vergütung durchaus billig und angemessen sein mag, kann eine gleich hohe Frachtforderung bei weitgehender Freizeichnung ein Mißverhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung bedeuten, daß das Geschäftsgebaren des Frachtführers, wenn sich damit eine Ausnutzung einer Verkehrsnotlage verbindet, zu einem wucherischen stempelt. In diesen Fällen berechtigt § 138 A. 2 B. G. B. den Richter, solche weitgehenden Haftungsbeschränkungen insoweit als nichtig betrachten zu dürfen.

Abgesehen von diesen speziell wucherischen Geschäften des § 138 A. 2 B. G. B., ist nach dessen A. 1 jedes Rechtsgeschäft nichtig, das gegen die guten Sitten verstößt. Ist es schon im Einzelfalle häufig nicht leicht, zu entscheiden, wann eine Sittenwidrigkeit gegeben ist, so sind diese Schwierigkeiten „in abstracto" noch größer. Immerhin läßt sich aus der Judikatur, vorzüglich der reichsgerichtlichen entnehmen, daß die Rechtsprechung im allgemeinen geneigt ist, die Haftungsbeschränkungen des Frachtführers unter drei Voraussetzungen für unsittlich und damit nichtig zu erklären [1]).

a) Die Frachtführer müssen ein tatsächliches Verkehrsmonopol innehaben, derart, daß das Publikum Befriedigung seiner Transportbedürfnisse nur bei einem bestimmten Kreis von Frachtunternehmungen findet, also auf diesen angewiesen ist.

[1]) Vergl. dazu und zum folgenden etwa: R. O. H. G. 25 S. 180 f.; R. G. 20 S. 116; 52 S. 402; 62 S. 204; 99 S. 107; 102 S. 396; 103 S. 82 ff.; 106 S. 386 ff.; ferner O. L. G. Frankf. im J. W. 1920 S. 449; andererseits H. O. L. G. in H. R. Z. 1923 S. 143 ff. 504 ff. u. a.

b) Dieses Monopol muß ausgenutzt werden in der Weise, daß die Frachtführer dem Publikum gewisse, von ihnen allein fixierte Beförderungsbedingungen bieten, in denen dann auch die Frachtführerhaftung beschränkt zu werden pflegt, und den Verkehr vor die Alternative stellen, entweder diese Bedingungen anzunehmen, oder aber auf die Beförderung durch die monopolisierten Unternehmungen zu verzichten.

c) Die Ausnutzung des Verkehrsmonopols muß eine mißbräuchliche sein, die dem Verkehr, dem anderweite Wahrung seiner Interessen nicht möglich ist, besonders unbillige und unverhältnismäßig große Opfer auferlegt [2]).

Diese, in der Judikatur im Kampfe gegen weitgehende Haftungsbeschränkungen vielfach verwandte Konstruktion des sogenannten „Knebelungsvertrages" [3]), hat neben ihren Vorzügen auch manche Mängel aufzuweisen. Sie leidet unter der Schwierigkeit einer objektiven Erkenntnis der tatsächlichen Verhältnisse und der Relativität der maßgebenden rechtlichen Begriffe. Die Folge sind Erkenntnisse, die bei der Verschiedenheit der in ihnen enthaltenen Entscheidungen, das Moment der Rechtsunsicherheit in die Frage der Unsittlichkeit der Haftungsbeschränkungen beim Frachtvertrag tragen. Typisch dafür ist es, wie verschieden sich die Gerichte darüber geäußert haben, ob die Möglichkeit, das vom Frachtführer abgewälzte Risiko durch Versicherung anderweitig zu decken, die Annahme einer unsittlichen Ausbeutung der Verkehrsnotlage ausschließe [4]).

Das verständliche und billigenswerte Bestreben der Rechtsprechung, den Verkehr gegen übermäßige Haftungsbeschränkungen zu schützen, ist ferner leicht der Gefahr ausgesetzt, über das Ziel hinauszuschießen, indem jede weitgehende Freizeichnung, die unter Ausnutzung eines Monopols zu einer „völligen Umkehrung der vom Gesetzgeber gewollten Rechtslage" [5]), führt, schon deswegen als unbillige Verkehrserschwerung und mißbräuchliche Machtausnutzung erscheint, wenngleich mit Rücksicht auf die geringe Frachtrate von übermäßigen Opfern des Verkehrs keine Rede sein kann [6]).

Dazu kommt, daß somit auf dem Umwege über § 138 B. G. B. der Frachtführer, soweit er Monopolstellung genießt, indirekt einem Kontrahierungszwang unterworfen wird, ähnlich dem nach anglo-

[2]) Vergl. Staub II, 2 § 429 A. 18, Goldschmidt in Z. f. H. R. 3 S. 339.
[3]) Vergl. R. G. 99, 107 ff., sowie R. G. R. I § 138 A. 1, Warneyer I § 138 A. VIII.
[4]) Vergl. einerseits R. G. 20 S. 117; 99 S. 107; andererseits R. G. 103 S. 84; 106 S. 386 u. O. L. G. Frankf. im J. W. 1920 S. 449.
[5]) R. G. 103 S. 82 ff.
[6]) Vergl. Pappenheim III S. 479.

amerikanischen Recht für den common carrier bestehenden, den aber das deutsche Frachtrecht nicht kennt. Er muß, wenn sich der Ladungsinteressent auf seine Bedingungen nicht einläßt, auch zu mäßigeren Bedingungen befördern, ohne vielleicht den Transportsatz entsprechend erhöhen zu können; denn anderenfalls läuft er Gefahr, daß der Ladungsinteressent zwar zunächst auf die Haftungsbeschränkungen eingeht, sie später aber als unsittlich und nichtig erklärt, und das Gericht seinen Schadenersatzansprüchen stattgibt [7]). Im Ergebnis ist dann der Frachtführer, der in dem Glauben, frei von Risiko zu sein sich mit niedriger Fracht begnügen konnte, der Geschädigte; denn er hat nun ein Risiko zu tragen, das er sich nicht hatte vergüten lassen.

Auch noch in anderer Weise kann den Haftungsbeschränkungen, wenn sie Mißstände zur Folge haben, unter dem Gesichtspunkt der Unsittlichkeit die Rechtswirkung versagt werden, und die Rechtsprechung hat sich auch diese Möglichkeit zunutze gemacht. Sie besteht darin, daß man nicht die Haftungsbeschränkung als unsittlich und nichtig erklärt, wohl aber der Berufung auf sie die Wirkung versagt, wenn der Frachtführer im Bewußtsein seiner Haftungsbeschränkungen eine grobe Pflichtvergessenheit in seinem Betriebe einreißen läßt oder einen mangelhaften Zustand seiner technischen Anlagen und Beförderungsmittel duldet [8]).

Ganz allgemein betrachtet bietet das geltende Gesetz der Rechtsprechung nur geringe Möglichkeiten, das Maß der Haftungsbeschränkungen zu begrenzen [9]). Soweit sich ein Einschreiten als erforderlich erweist, wird somit ein Eingriff der Gesetzgebung nicht wohl zu umgehen sein.

B. Was die Stellungnahme der Rechtsprechung des Auslandes zu der Frage der Haftungsbeschränkung anbelangt, so müssen hier einige allgemein kennzeichnende Bemerkungen genügen; eine eingehende Kasuistik und ein tieferes Eindringen in die Materie würde zudem sowohl den Rahmen dieser Erörterung überschreiten, als auch erscheint sie für das Verständnis der rechtspolitischen Beleuchtung der Frage nicht erforderlich.

In England [10]) haben sich die Freizeichnungsklauseln unter der in § 6 des Frachtführergesetzes von 1830 garantierten Vertragsfreiheit naturgemäß am freiesten von Hemmnissen durch die

---

[7]) Vergl. den „Montana Fall" b/Wittmaak in Z. f. H. R. 52 S. 94 A. 18 und dessen Bemerkungen dazu.

[8]) Vergl. R. G. 102 S. 396, H. O. L. G. in H. R. Z. 1923 S. 508, O. L. G. Dresden i/O. L. G. 37 S. 35.

[9]) Vergl. Pappenheim III S. 15, Wüstendörfer I S. 394 ff.

[10]) Vergl. Goldschmidt b/Borchard-Kohler 11, 1 S. 280 ff., 345 ff., Wüstendörfer I S. 396, Carver S. 5 u. später; eingehendste Angaben b/Scrutton S. 198 ff.

Judikatur entwickeln können. Gewisse Einschränkungen der Vertragsfreiheit bringt lediglich der bestehende Kontrahierungszwang mit sich.

Die französische Judikatur war den Freizeichnungsklauseln dagegen wenig günstig [11]), indem sie geneigt war, der Freizeichnung nur eine Umkehrung der Beweislast beizumessen [12]). Besonders einer Anerkennung der Negligenz Klausel hat sie schärfsten Widerstand entgegengesetzt [13]). Erst in neuerer Zeit scheint ein Wandel eingetreten zu sein, und die engherzige Stellungnahme hat einer „interprétation extensive" Platz gemacht [14]), eine Entwicklung, die von Govare et Denisse im Verkehrsinteresse lebhaft begrüßt wird [15]).

In den U. S. A. wurde die in der rechtlichen Beurteilung der Freizeichnungsklauseln bestehende verschiedenartige Einstellung der Gerichte durch die Harter Act beseitigt. Im allgemeinen ist die Stellung der Judikatur zu den Haftungsbeschränkungen des Frachtführers keine wohlwollende. Klauseln, die „against public policy" sind, werden als nichtig betrachtet. Dazu besteht der Kontrahierungszwang, wie in England, der eine Einschränkung der Vertragsfreiheit bedeutet [16]).

§ 8

Die Stellung der Rechtswissenschaft

Schon die geschichtliche Betrachtung bewies, wie lebhaft sich die Rechtswissenschaft mit dem Problem der Haftungsbeschränkungen beschäftigt hat. Zugleich zeigte sich aber auch, wie wenig positive Erfolge ihren Bestrebungen beschieden waren. Die Frage, ob und inwieweit eine Beschränkung der Frachtführerhaftung wünschenswert sei, oder nicht, inwieweit anstelle der Vertragsfreiheit dieser Punkt zwingendem Recht zu unterstellen sei und ob bejahendenfalls eine nationale oder internationale Regelung der Materie geboten sei, alle diese Fragen haben verschiedene

[11]) Vergl. Govare et Denisse i/Rev. int. 17 S. 231.

[12]) Vergl. Pappenheim III S. 479 A. 3 und die dort Zitierten, Govare et Denisse i/Rev. int. 17 S. 232, 236, 271, 275 u. a. a. O.

[13]) Vergl. Pappenheim III S. 485 A. 9. Govare et Denisse i/Rev. int. 17 S. 238 ff. Einen wichtigen Wendepunkt bildete das Urteil des Cours de cassation v. 14. 3. 1877.

[14]) Govare et Denisse i/Rev. int. 17 S. 228.

[15]) Vergl. Govare et Denisse i/Rev. int. 17 S. 228: „les clauses . . . . sont utiles au commerce" und S. 230: „on se tromperait étrangement, . . . si on croyait favoriser le commerce en interdisant les clauses de non-responsabilité . . .".

[16]) Vergl. Wittmaak in Z. f. H. R. S. 84 f., Boyens, Gutachten S. 49, Borchard-Kohler I, 1; X S. 19, 23 f.

Beantwortung gefunden [1]), und auch heute ist somit das Problem noch ungelöst, wenngleich verschiedene Punkte inzwischen eine Klärung erfahren haben. Einig ist man sich im wesentlichen nur darüber, daß das Auseinanderfallen der gesetzlichen Regelung und der tatsächlichen Haftungsgestaltung unerwünscht sei, und auch das Bestehen gewisser Mißstände im Gefolge übermäßiger Freizeichnungen wird wohl kaum in Abrede gestellt werden können.

Mit besonderen Schwierigkeiten verknüpft erwies sich insbesondere der Gedanke einer weitgehenden Ersetzung dispositiven Rechts durch zwingende Normen, da sich einer richtigen Grenzziehung schier unüberwindliche Hemmnisse entgegenstellten [2]). Denn jede Beschränkung der Vertragsfreiheit muß das Recht insoweit erstarren lassen. Es verliert seine Biegsamkeit, kann sich den wechselnden Verhältnissen und Umständen nicht mehr anpassen; seine Fortentwicklung durch das Leben ist unterbunden [3]). Gelingt es, eine zwingende Regelung zu finden, die den tatsächlichen Verhältnissen und Bedürfnissen wirklich entspricht, so vermag sie vielleicht einen wohltätigen Einfluß auszuüben. Aber gerade für eine derartige in Fluß befindliche und von der tatsächlichen Gestaltung der Dinge so abhängige Materie, wie das Verkehrsrecht, wird es schwierig, wenn nicht unmöglich sein, eine zwingende Regelung zu treffen, die den Bedürfnissen des Lebens für eine längere Dauer genügt [4]). Gelingt dies aber nicht, so werden vorhandene Mißstände vielleicht behoben werden, aber man beraubt damit das Recht der Elastizität und Anpassungsfähigkeit, so daß es nicht mehr „seine schöpferische Kraft im Dienste fortschreitender Rechtsentwicklung" betätigen kann [5]). Es besteht dann die große Gefahr, daß gar bald die zwingende Regelung in einen Gegensatz zum Leben gerät, daß Gesetz und Leben sich nicht mehr decken, und einen wie unheilvollen Einfluß dann eine zwingende Regelung ausüben muß, die keinerlei Anpassungsmöglichkeiten bietet, wird leicht zu begreifen sein. So wäre es beispielsweise kaum vorstellbar, wie der Seeverkehr mit dem der Gestaltung der tatsächlichen Verhältnisse vor mehr denn einem halben Jahrhundert angepaßten rechtlichen Regelung des Seerechts im H. G. B. noch leben könnte, wenn nicht die Vertragsfreiheit eine fortdauernde Anpassung der Rechtsgestaltung an die veränderte Lage ermöglicht hätte [6]).

---

[1]) Über Literatur vergl. Pappenheim III S. 15 A. 1 u. 3, sowie Wüstendörfer I S. 505 A. 4.
[2]) Vergl. Voigt, See- u. Versicherungsrecht S. 42.
[3]) Vergl. Wüstendörfer I S. 4, 544.
[4]) Vergl. Wüstendörfer I S. 584.
[5]) Vergl. Pappenheim III S. 14.
[6]) Vergl. Pappenheim i/Weltw. Arch. II S. 78 f., Gütschow S. 148, Wüstendörfer I S. 5 u. b/Ehrenberg VII, 2 S. 29.

So besteht die große Gefahr, daß Reformen leicht in ihr Gegenteil umschlagen können und anstelle der beseitigten neue, vielleicht schwerere Mißstände eintreten [7]). Dazu tritt die Schwierigkeit, einen etwa gefundenen Ausgleich der widerstreitenden Interessen zur Durchführung zu bringen, denn es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die beteiligten großen Organisationen des Wirtschaftslebens der Einführung ihnen nicht genehmer Regelungen Widerstand entgegensetzen würden, den zu brechen bei der Macht des in ihnen vereinigten Kapitals immerhin seine Schwierigkeiten haben könnte.

Für den internationalen Frachtverkehr kommt dazu die aus Gründen der Konkurrenzfähigkeit auf die Stellungnahme anderer Staaten zu nehmende Rücksicht; ein einheitliches internationales Vorgehen hat sich bisher als unerreichbar erwiesen.

So kommt es, daß die Rechtswissenschaft heute nicht mehr in dem Maße, wie einst eine Regelung der Materie durch zwingendes Recht befürworten zu müssen glaubt [8]), vielmehr eine mehr abwartende Haltung eingenommen hat [9]).

Darüber, daß die heutige gesetzliche Regelung der Frachtführerhaftung in manchen Punkten unzulänglich ist, bestehen wohl ebensowenig Zweifel [10]), wie darüber, daß die auf dem Boden der Vertragsfreiheit erwachsene Gestaltung der Dinge nicht immer befriedigen kann. Hier Mittel und Wege zu einer geeigneten Lösung zu finden, die unter Berücksichtigung der Verkehrsinteressen den Zwiespalt zwischen Gesetz und Leben beseitigt, das ist die schwierige, aber unbedingt erforderliche Aufgabe, an der die Rechtswissenschaft auch heute noch arbeitet.

[7]) Vergl. Wüstendörfer I S. 599 f.

[8]) Gegen zwingende Regelung auch Wüstendörfer I S. 597 ff., wo in A. 1 auch weitere Literaturangaben.

[9]) Vergl. Pappenheim III S. 16, Wüstendörfer I S. 386 ff., 596 ff.

[10]) Vergl. Pappenheim III S. 16, Wüstendörfer b/Ehrenberg VII, 2 S. 25 ff.

III. Abschnitt:
Rechtspolitische Beleuchtung

§ 9

1. Im allgemeinen

Nicht allgemeine Billigkeitserwägungen des unsicher reagierenden Rechtsgefühls können für die rechtspolitische Beurteilung einer so schwierigen Frage, wie der der Haftungsbeschränkungen des Frachtführers, entscheidend sein. Rechtspolitisch betrachtet kann nur eine solche Rechtsgestaltung Beifall finden, die der Interessenlage entspricht, also zweckmäßig ist, und eine den vorhandenen Bedürfnissen genügende reibungslose Abwicklung des Verkehrs gewährleistet.

Was verlangen nun die heutigen Verkehrsinteressen von einer zweckmäßigen Gestaltung des Frachtverkehrs? Da scheinen folgende Momente für den Verkehr von besonderer Bedeutung zu sein:

1) Einmal ist die Allgemeinheit an weitgehender Transportsicherheit interessiert. Denn Verluste von Frachtgut bedeuten objektiv Einbußen von Werten für die Volkswirtschaft, gleichgültig ob sie unmittelbar den Frachtführer, die Ladungsinteressenten oder den Versicherer treffen.

2) Andererseits sind geringe Transportkosten sehr erwünscht. Je niedriger die Beförderungskosten, desto bedeutungsloser werden räumliche Entfernungen. Billige Transportsätze beleben den Verkehr, sie schaffen neuen Industrien Existenzbedingungen, während sie den bestehenden neue Absatzgebiete erschließen. Sie ermöglichen erst den Transport von geringwertigen Massengütern, insbesondere Rohstoffen, die höhere Transportkosten nicht tragen können.

3) Von Wichtigkeit ist ferner bei dem allgemeinen Interesse an einem schnellen Blutkreislauf im Wirtschaftsleben, daß die Frachtgüter mit möglichster Beschleunigung ihren Zielen zugeführt werden. Denn auch die Schnelligkeit des Transportes läßt die Bedeutung räumlicher Entfernungen geringer erscheinen, weil dadurch die Zeit der Beförderung, die das Frachtgut ja grundsätzlich so lange seiner wirtschaftlichen Zweckbestimmung entzieht, abgekürzt wird. Das ist besonders für hochwertige Güter bedeutsam, da bei ihnen der, durch das Brachliegen des in ihnen verkörperten Kapitals verursachte beträchtliche Zinsverlust, schwer ins Gewicht fallen kann [1]).

[1]) Vergl. Wüstendörfer I S. 55. 74. Daher vermeidet auch der Kaufmann nach Möglichkeit größere Bargeldsendungen.

4) Endlich verlangt der heutige Massengüterverkehr einfache Rechtsformen, die einen leichten Vertragsabschluß ermöglichen und unter weitgehender Ausschaltung jeder unproduktiven Tätigkeit einen reibungslosen Geschäftsgang gewährleisten.

Diese seitens des Lebens an den Verkehr gestellten Anforderungen: Billigkeit, Transportsicherheit, Schnelligkeit und Einfachheit werden für die rechtspolitische Stellungnahme maßgebend sein müssen. Es ist aber zu beachten, daß zwischen den Verkehrseigenschaften „sicher", „billig", „schnell" und „leicht" eine weitgehende innere wechselseitige Verknüpfung besteht; diese bewirkt beispielsweise, daß ein mit billigen Transportsätzen arbeitendes Unternehmen, wenn die Beförderung unsicher, langsam oder schwerfällig erfolgt, unter Umständen im Ergebnis eine billige Transportmöglichkeit für den Verkehr nicht mehr bedeutet. Auch hier gelten zum Teil ähnliche Wahrheiten, wie sie in dem bekannten Schlagwort enthalten sind: „Das Teuerste ist das Billigste". Diese Wechsel- und Rückwirkungen, die die rechtspolitische Beurteilung natürlich nicht erleichtern, dürfen nicht übersehen werden, wenn geprüft werden soll, ob die Haftungsbeschränkungen des Frachtführers geeignet sind, im allgemeinen oder im einzelnen in höherem Maße eine Anpassung des Verkehrs an die von ihm zu befriedigenden Anforderungen zu ermöglichen oder gar zu gewährleisten.

I. Was zunächst die Sicherheit des Transportes und die Einschränkung der Verlustgefahr anbelangt, so fällt mit der Beschränkung der Haftung für den Frachtführer das erzieherische Moment der Gefahrtragung hinweg. Trägt der Frachtführer die Gefahr, wie dies am reinsten die römische Receptumshaftung durchgebildet hatte, so wird der Umstand, daß jede Nachlässigkeit sich ihm finanziell unmittelbar fühlbar macht, sei es direkt, sei es indirekt, in einem Steigen der von ihm zu entrichtenden Versicherungsprämie, dahin wirken, daß er sein Möglichstes tun wird, um jene Gefahren einzudämmen. Da er aber derjenige ist, der die Transportgefahren beherrscht, ist die Gewähr gegeben für eine große Verkehrssicherheit. Je weiter der Frachtführer seine Haftung beschränkt, desto mehr wird dieses erzieherische Moment ausgeschaltet. Würde damit zugleich die Gefahr einer nachlässigen Geschäftsführung des Frachtführers heraufbeschworen, so müßten die Haftungsbeschränkungen unter dem Gesichtspunkt der Transportsicherheit eine sehr ungünstige Beurteilung erfahren, und wären vielleicht schon aus diesem Grunde rechtspolitisch betrachtet abzulehnen. Es fragt sich also, ob mangelnde Transportsicherheit tatsächlich die notwendige Folge von Freizeichnungen sein wird, oder ob noch andere erzieherische Momente wirksam sind und dieses unerwünschte Ergebnis verhindern.

Dieses ist der Fall, soweit unter den Frachtführern eine fühlbare Konkurrenz besteht. Solcher Konkurrenzkampf bildet ein erzieherisches Moment von außerordentlicher Wirksamkeit, das geeignet ist, Nachlässigkeiten zu verhüten [2]). Denn ein Frachtführer, der nachlässig verfährt und in dessen Geschäftsbetrieb sich daher häufiger Verluste ereignen, läuft Gefahr, seinen Kundenkreis zu verlieren. Er muß also, auch wenn er sich weitgehend freigezeichnet hat, bestrebt sein, sich im Wettbewerb durch die Güte seiner Leistungen und die Seltenheit von Verlusten zu behaupten. Wenn er jetzt infolge seiner beschränkten Haftung auch nicht mehr direkt finanziell an der Vermeidung von Verlusten interessiert ist, die er nicht zu ersetzen braucht und für die er auch keine Versicherungsprämien aufzuwenden hat, so bleibt doch sein mittelbares finanzielles Interesse erhalten. Denn er wird sich seine Kundschaft nur dann erhalten können und neu erwerben, wenn die tatsächliche Transportsicherheit in seinem Betriebe zum mindesten ebenso groß ist, wie bei der Konkurrenz, denn jedes Sinken der Transportsicherheit wird sich in einem Steigen der von den Kunden zu entrichtenden Versicherungsprämien bemerkbar machen, so daß der Frachtführer lebhaft daran interessiert ist, als sichere und zuverlässige Firma zu gelten, deren Kunden billige Versicherungen erhalten. Daß ein tüchtiger Frachtführer mit der Einführung von Haftungsbeschränkungen seinen Vorsprung gegenüber der Konkurrenz verlieren müsse, erscheint mir nicht notwendig zu sein [3]). War es ihm bislang möglich, infolge seiner geringeren Betriebsunkosten die Konkurrenz in den Beförderungssätzen zu unterbieten und infolge der gesteigerten Zahl der sich ihm dann zuwendenden Beförderungsaufträge höheren Gewinn, als der Konkurrent, zu erzielen, so kann er nach Einführung von Freizeichnungen zwar nicht mehr billiger arbeiten, als der unzuverlässige Wettbewerber, aber dem Publikum wird es nicht entgehen, daß er dennoch die billigere Beförderungsmöglichkeit nach wie vor bedeutet. Denn die Ersparnisse, die infolge geringerer Versicherungskosten vorher dem Frachtführer und erst mittelbar seiner Kundschaft zugute kamen, genießt diese jetzt unmittelbar in Form niedrigerer Prämien, wenn sie bei ihm befördert. So dürfte das Interesse des Frachtführers an der Transportsicherheit seines Unternehmens durch Haftungsbeschränkungen im Konkurrenzkampf keine Minderung erfahren.

Allerdings hat nun die Konkurrenz im Frachtgewerbe zu Bestrebungen geführt, sie auszuschalten, indem Verbände und Vereine von Transportunternehmungen ins Leben traten, deren

[2]) Durch die Erfahrung bestätigt. Vergl. etwa Lewis S. 24, 30.

[3]) Das wird verschiedentlich angenommen, so Müller-Erzbach im Arch. Ziv. Prax. 106 S. 419, Wüstendörfer I S. 528, Heinz S. 34, anscheinend auch Boyens, Gutachten S. 80.

Vereinbarungen den Wettbewerb im einzelnen einschränken sollten, wobei auch hier wieder der Seefrachtverkehr voranging [4]). Bringen die Bestrebungen die Gefahr mit sich, daß der erzieherische Wert des Wettbewerbes und die dadurch gewährleistete Transportsicherheit beeinträchtigt wird? Man kann diese Frage unbedenklich verneinen. Die Konkurrenz läßt sich nicht durch Vereinbarungen ausschalten, sie läßt sich lediglich in gewissen Beziehungen beseitigen. Die Natur der Dinge bringt es mit sich, daß solche Vereinbarungen im wesentlichen nur die Preiskonkurrenz und den Wettbewerb durch verschiedenartige Beförderungsbedingungen ausschalten können. Die Folge davon ist aber, daß der Wettbewerb nunmehr in der Form der Qualitätskonkurrenz um so schärfer entbrennt [5]). Das hat sich namentlich in der Seeschiffahrt gezeigt, wo doch die Verbandsbildung, wie allgemein bekannt, in besonders ausgeprägtem Maße entwickelt ist. Die dort in der Preisfrage und den Beförderungsbedingungen weitgehend ausgeschaltete Konkurrenz hat dazu geführt, daß der Wettbewerb sich darauf beschränken mußte, durch bessere Ausstattung der Schiffe, durch Nutzbarmachung jeder technischen Neuerung, wie durch Einführung aller erdenklichen Sicherheitseinrichtungen, durch größere Schnelligkeit, wie durch unbedingte Pünktlichkeit des Betriebes [6]), trotz weitgehender Freizeichnung eine Betriebssicherheit zu gewährleisten, wie sie selbst eine hochgeschraubte Haftung nicht in höherem Maße garantieren könnte. Gerade in der Seeschiffahrt, die doch besonders weitgehend ihre Haftung auszuschließen pflegt, kann von einem nachlässigen Betrieb im allgemeinen keine Rede sein; im Gegenteil ist sie wegen der strengen Disziplin, die dort herrscht, bekannt [7]).

Damit ergibt sich, daß Haftungsbeschränkungen die Transportsicherheit nur da bedrohen können, wo es an dem Ansporn der Konkurrenz fehlt; dieser entfällt aber nicht da, wo Verbände, Preiskartelle und dergl. Maßnahmen bestehen, vielmehr tritt in diesen Fällen nur die Wirkung ein, daß die dann einsetzende Qualitätskonkurrenz im Verkehrsinteresse eine Steigerung erfährt.

Bedenken sind erst dort am Platze, wo es sich um wirkliche Monopolbetriebe handelt, wie dies bei den Eisenbahnen im allgemeinen der Fall ist, soweit nicht hier gegen eine Minderung

[4]) Vergl. für die Seeschiffahrt hierüber und zum folgenden Euken „Die Verbandsbildung in der Seeschiffahrt".

[5]) Vergl. Euken S. 67, 72 ff., 91. S. 213 sagt er wörtlich: „Durch die Verbandsbildung wurde durchweg die Qualität der Leistung erhöht." Heinz S. 45 hat die Verhältnisse völlig verkannt, wenn er meint „ein Überbieten an Leistungen" sei ausgeschlossen, und eher eine Preiskonkurrenz für möglich hält.

[6]) Vergl. Euken S. 68, Govare et Denisse i/Rev. int. 17 S. 229.

[7]) Vergl. Lewis S. 24, Boyens in Verh. d. 17. Jur.-Tg. II S. 165, Voigt, die neuen Unterneh . . . . S. 20.

der Verkehrssicherheit andere Kautelen, wie der Betrieb als öffentliches Unternehmen oder zwingendes Recht, gegeben sind.

Ebenso wird die Transportsicherheit gefährdet, wenn Haftungsbeschränkungen eingeführt werden da, wo es aus sonstigen Gründen an einem fühlbaren Wettbewerb fehlt, etwa weil das Frachtangebot hinter der Nachfrage zurückbleibt. Hier kann allerdings die Freizeichnung von der Haftung dahin führen, daß eine nachlässige Geschäftsführung die Verlustgefahr auf Kosten der Betriebssicherheit in außerordentlichem Maße steigert, soweit nicht das Verantwortungsgefühl des Frachtführers und seiner Angestellten, sowie etwa die Rücksichtnahme auf den Ruf der Firma eine Abhilfe gewähren. Aber solche sittlichen Triebkräfte dürfen im heutigen Erwerbsleben nicht zu hoch gewertet werden.

Tatsächlich herrscht heutzutage in allen Arten des Frachtverkehrs eine mehr oder minder stark ausgeprägte Konkurrenz. Da, wo sie nicht bestehen sollte, ist zum mindesten grundsätzlich die Konkurrenz m ö g l i c h k e i t gegeben, die auch erzieherisch wirken muß. Denn ein Transportunternehmen darf, auch wenn es keinen Wettbewerber hat, es sich nicht gestatten, im Vertrauen auf Haftungsbeschränkungen einen nachlässigen, die Verkehrsbedürfnisse verkennenden Geschäftsbetrieb zu führen. Denn einem so diskreditierten Unternehmen gegenüber müßte die Konkurrenz so aussichtsreich erscheinen, daß es binnen kurzer Frist Wettbewerb erhalten wird.

Außerhalb der Konkurrenz stehen somit nur Monopolbetriebe, und solche sind sicher selten. Daß man sie nicht künstlich schaffen kann, durch Kartellbildung, Verbände u. dergl., wenigstens nicht in einer Form, die die Transportsicherheit gefährden könnte, da die Qualitätskonkurrenz erhalten bleibt, wurde erwähnt [8]). Wenn man also in solchen Fällen von einer Monopolstellung des Verbandes spricht, so ist dies nur bedingt richtig.

Die Frage, ob die Haftungsbeschränkungen des Frachtführers eine Minderung der Transportsicherheit befürchten lassen, ist also dahin zu beantworten, daß dies der Fall ist, soweit es an Konkurrenz fehlt. Da diese aber bei der heutigen Gestaltung des Wirtschaftslebens besteht, ist, wie die Verhältnisse zurzeit liegen, von Seiten der Haftungsbeschränkungen eine Minderung der Transportsicherheit nicht zu besorgen — von e c h t e n Monopolen abgesehen. Allerdings wird die auch heute trotz der Haftungsbeschränkungen bestehende Verkehrssicherheit nicht mehr durch die rechtliche Ge-

[8]) Selbst die sogenannten „Pools", Abrechnungsgemeinschaften der Seeschiffahrt, wohl die weitgehendste Form der Verbandsbildung, haben die Qualitätskonkurrenz nicht beseitigen können Der Kampf um die k ü n f t i g e Beteiligungsquote am Pool machte sie nötig. Näheres b/Euken S. 91 ff.

staltung der Frachtführerhaftung, sondern nur noch durch die tatsächlichen Zustände des Wirtschaftslebens gewährleistet.

II. Wenn es sich im folgenden um die Frage handelt, ob die Haftungsbeschränkungen des Frachtführers einen billigeren Transport gestatten, so kommt es dabei natürlich nicht auf die Höhe der vom Frachtführer geforderten Vergütung an. Daß diese geringer sein kann und muß, wenn der Frachtführer durch Freizeichnung alle Risiken, die er nach der gesetzlichen Haftung trägt, ausschaltet, ist selbstverständlich; denn er erspart dadurch die zu ihrer Deckung sonst aufzuwendenden Kosten. Maßgebend muß vielmehr sein, ob die durch den Transport letzten Endes entstehenden Kosten in dem einen oder anderen Falle geringer sind; zu diesen Kosten gehören aber auch die zur Deckung des Transportrisikos erforderlichen Aufwendungen. Diese Kosten der Risikodeckung trägt zwar, soweit er haftet, der Frachtführer, soweit er sich freizeichnet, der andere Teil. Deswegen kann aber kein Zweifel darüber sein, daß diese Kosten im Endergebnis den Ladungsinteressenten zur Last fallen, bei Freizeichnung unmittelbar, bei Frachtführerhaftung mittelbar als ein Teil der Frachtvergütung. Damit läuft die Frage, ob das Prinzip der Frachtführerhaftung oder das der Haftungsbeschränkungen eine Verbilligung der Beförderungskosten bedeutet auf die Alternative hinaus: Ist es billiger, wenn sich der Frachtführer gegen die Transportgefahren versichert, oder wenn es einer der Ladungsinteressenten, zumeist wohl der Absender, tut?

Eine Beantwortung dieser Frage kann nur unter einer Voraussetzung versucht werden: Die Transportsicherheit muß in beiden Fällen als gleichbleibend unterstellt werden, denn sie bedingt das Risiko und nach diesem richtet sich die Prämie, also die Kosten. Ist die Transportsicherheit verschieden, so hat es wenig Wert, Vergleiche über die größere Billigkeit anzustellen. Denn es fehlt dann der feste Ausgangspunkt für die Beurteilung, zum mindesten für eine allgemeine, theorethische Würdigung, während es im konkreten Einzelfall eher möglich erscheint, die Verschiedenheiten des Ausgangspunktes zahlenmäßig zu erfassen und sie dann auszuschalten.

Die Unterstellung gleichbleibender Transportsicherheit, also gleichen Risikos, kann um so eher erfolgen, als sich oben trotz Haftungsbeschränkungen eine Gefahr erhöhter Verluste nicht ergab [*]), die Unterstellung somit den tatsächlichen Verhältnissen im allgemeinen entsprechen wird.

[*]) Eine Bestätigung dafür bietet vielleicht der Umstand, daß die Seeversicherer trotz aufkommender Freizeichnungen seinerzeit ihre Prämien nicht nachweisbar erhöhten. Vergl. Wüstendörfer I S. 521, Ritter II § 87 A. 3. Immerhin kann man in dieser Tatfrage versch. Ansicht sein, und Wüstendörfers a. A. hierin beruht darauf, daß er wegen „schlechterer Vorbeugungswirk." vermind. Transportsich. annimmt (I S. 527).

Wenn somit das zu versichernde Risiko das gleiche ist, so liegt die Annahme sehr nahe, daß dann auch in den Kosten keine Verschiedenheiten bestehen werden, die Versicherung durch den Frachtführer sich demnach ebenso teuer stellt, wie eine solche durch den Absender. Aber das wäre in vielen Fällen ein Trugschluß.

1. Einmal ist zu beachten, daß die gesetzliche Haftung den Ladungsinteressenten nicht immer eine hinreichende Sicherung bieten wird. Denn einmal haftet ihm dieser nur in Höhe des gemeinen Handelswertes, andererseits auch wieder nur für Schäden, von denen er sich nicht exkulpieren kann. Häufig wird mithin der Ladungsinteressent trotz der gesetzlichen Haftung sich veranlaßt sehen, gegen das ihm verbleibende Risiko Versicherung zu nehmen. Da die gesetzliche Haftung aber auch für den Frachtführer ein erhebliches Risiko ist, gegen das er durch Versicherung Deckung suchen wird, besteht die Gefahr, daß es zu einer Doppelversicherung von Risiken kommen kann, indem sowohl Frachtführer, wie Ladungsinteressent für die gleichen Risiken Kosten aufwenden. Da nun der Frachtführer seine Kosten in Gestalt eines Frachtzuschlages abwälzen wird, ergibt sich in solchen Fällen eine Verteuerung für den Ladungsinteressenten [10]). Daß die doppelte Versicherung desselben Risikos nicht eine Verdoppelung der Versicherungskosten bedeutet, ist Wüstendörfer zuzugeben [11]), nicht aber, daß die Doppelversicherung folglich auch nicht die Transportkosten erhöhe. Richtig ist, daß die Versicherung des Ladungsinteressenten gegen solche Gefahren, für die der Frachtführer haftet, wegen der dem Versicherer gebotenen Regreßnahme erheblich billiger sein wird, als die Versicherung des Frachtführers, dessen Versicherer keinen Regreß hat. Zu Mehrkosten führt die Doppelversicherung aber in jedem Falle, denn sonst müßte der Versicherer des Ladungsinteressenten ja gratis arbeiten, „weil er Regreß nehmen kann". Die Doppelversicherung bedeutet also nicht Doppellast, wohl aber Kostensteigerung; deswegen ist sie unerwünscht.

Zeichnet sich nun der Frachtführer frei, so lastet das gesamte Risiko auf dem Ladungsinteressenten und nur er hat Veranlassung, Versicherung zu nehmen. Eine Doppelversicherung ist damit ausgeschlossen. Damit ergibt sich: Die Beschränkung der Frachtführerhaftung kann für den Verkehr eine Verbilligung des Transportes bedeuten, da sie die Gefahr unwirtschaftlicher Aufwendungen in Form von Doppelversicherungen zu mindern geeignet ist.

---

[10]) Vergl. Wittmaak in Z. f. H. R. 52 S. 83, Boyens, Gutachten S. 68. H. O. L. G. in H. R. Z. 1923 S. 143 ff.

[11]) Wüstendörfer I S. 529, ebenso Heinz S. 33.

2. Abgesehen von dem Gesichtspunkt der Doppelversicherung fragt es sich, wer in der Lage ist, billiger zu versichern, der Frachtführer oder der Ladungsinteressent. Angenommen zunächst der „Ladungsinteressent" bewirkt die Versicherung, so kann er sich der gewöhnlichen Transportversicherung bedienen; falls er häufiger Beförderungen tätigt, wird er auch die Form der „laufenden Versicherung" wählen können.

Das A und O aller Versicherung ist nun das Risiko. Seine Größe wird bedingt durch zwei Momente: die Gefahr, der das Objekt ausgesetzt werden soll, und den Wert des Objekts. Für die Gefahr ist bedeutsam auch die Natur des Objekts. So ist die Feuersgefahr bei leicht brennbaren Dingen höher, als bei schwer entzündlichen, oder gar gleich Null bei feuerfesten. Ähnlich werden auch verschiedenartige Güter durch den Transport in mehr oder minder erheblichem Maße gefährdet. „Gefahr" und „Wert" des Objektes bilden zusammen sein Versicherungsrisiko. Ihre Kenntnis ist daher für die Versicherung bedeutsam.

Der Ladungsinteressent besitzt diese Kenntnis; die Versicherung des Frachtgutes kann ihm deshalb keine Schwierigkeiten bereiten.

Anders, wenn der „Frachtführer" sich versichern soll. Ihm wird der Wert des einzelnen Frachtgutes grundsätzlich unbekannt sein, denn die Frachtsätze werden durchgehends nicht nach dem Wert des Gutes berechnet — von Kostbarkeiten abgesehen — sondern nach Gewicht und Umfang. Auch da, wo dieser Wert eine gewisse Rolle spielt, wie im Stückgutfrachtverkehr der Seeschiffahrt, wo nicht so selten sogenannte Wertklassentarife [12]) der Frachtberechnung zu Grunde gelegt zu werden pflegen, da ist die Wertberücksichtigung bei der geringen Zahl von Wertklassen doch nur eine sehr rohe; auch hier sind für die Frachtenhöhe Gewicht und Umfang von grundlegender Bedeutung; und die daneben erfolgende Mitberücksichtigung des Wertes ermöglicht nur eine geringe Anpassung der Transportkosten an die Tragfähigkeit der einzelnen Güter. Eine Kenntnis des Wertes, wie sie die Versicherung erfordert, hat der Frachtführer auch in solchen Fällen nicht.

Nun könnte der Frachtführer versuchen, vom Absender durch Einführung eines genauen Deklarierungszwanges Aufschluß über Wert und Beschaffenheit der Frachtgüter zu erhalten; aber das würde seinen Geschäftsbetrieb in einem Maße erschweren und umständlich gestalten, daß die Frachtführer geglaubt haben, davon absehen zu müssen.

Soweit sie ihre Haftung aber nicht beschränken, müssen sie notwendigerweise Versicherung nehmen. Diese ist ihnen durch ihre Unkenntnis der für die Versicherung erheblichen Tatsachen sehr erschwert. Insbesondere die übliche Transportversicherung, wie

[12]) Vergl. Euken S. 204, Wüstendörfer I S. 77 f.

ihre Sonderformen als „laufende Versicherung", sei es auf „Abschreibepolize", sei es als „Generalpolize mit Eintragung" [13]) sind ihnen verschlossen. Denn welchen Wert sollen sie unter Versicherung bringen, wie sollen sie Abschreibungen, wie Eintragungen vornehmen, wenn ihnen eine genaue Wertkenntnis fehlt [14]). So haben sie vielfach die Form der „Maximalversicherung" wählen müssen, bemessen nach der Höhe der von ihnen jeweils vermutlich beförderten Gütermassen [15]). Dieser Wert wird natürlich schwankend sein, da bald mehr oder minder kostbare Ladung den Transportmitteln des Frachtführers anvertraut sein wird. Um sich nicht der Gefahr der Unterversicherung auszusetzen und im Falle eines Schadeneintritts nur eine teilweise Deckung zu finden, wird sich der Frachtführer daher genötigt sehen, den Höchstbetrag der Versicherung so zu bemessen, daß er nach menschlichem Ermessen selbst dann gedeckt ist, wenn einmal höhere Werte seinen Transporten zukommen. Im Ergebnis also: er muß eine hohe und daher kostspielige Versicherung nehmen, die im Regelfalle weit über den wirklichen Wert des Transportgutes hinausgehen wird. Letzten Endes entstehen damit überflüssige Kosten, die nach Möglichkeit vermieden werden sollten.

Damit ergibt sich: Der Ladungsinteressent kann sich, soweit man nicht eine verkehrserschwerende Deklarierung einführen will, billiger gegen die Transportgefahren versichern, als der Frachtführer, da dieser sich weniger wirtschaftlicher Versicherungsformen bedienen muß [16]). Da nun durch die Freizeichnung die Versicherungsnahme dem Frachtführer erspart, dem Ladungsinteressenten dagegen auferlegt wird, so läßt sich feststellen: Die Haftungsbeschränkungen des Frachtführers sind geeignet, eine Verbilligung des Transportes zu gestatten [17]), da sie die Möglichkeit geben, wirtschaftlichere Versicherungsarten zu nutzen, ohne daß neue Verkehrserschwerungen durch Deklarierungen geschaffen werden.

3. Es fragt sich schließlich, welchen Einfluß die Haftungsbeschränkungen des Frachtführers auf die Schnelligkeit und Leichtigkeit des Verkehrs haben.

---

[13]) Vergl. darüber Hagen b/Ehrenberg VIII, 1 S. 349.

[14]) Vergl. H. O. L. G. in H. R. Z. 1923 S. 143 ff.

[15]) Nach H. O. L. G. in H. R. Z. 1923 S. 143 ff., „ein höchst unvollkommenes Mittel".

[16]) Im Gegensatz zu Wüstendörfer I S. 524 ff., halte ich die technischen Schwierigkeiten für den Frachtführer doch für ganz erheblich!

[17]) Zu weitgehend offenbar Govare et Denisse i/Rev. int. 17 S. 230, wenn sie meinen, ein Verzicht auf die Haftungsbeschränkungen würde „augmenter le prix de transport dans une telle proportion, que beaucoup d'expéditions ne se feraient plus, n'auraient plus d'intérêt à se faire".

a) Auf die Schnelligkeit des eigentlichen Transportes dürften die Freizeichnungen von keinem oder nur sehr geringem Einfluß sein.

b) Anders hinsichtlich der Vorbereitungen des eigentlichen Transportes. Diese werden durch Haftungsbeschränkungen allerdings in erheblichem Maße vereinfacht und erleichtert, und zwar aus folgenden Gründen:

Da, wo der Frachtführer der gesetzlichen Haftung unterliegt, werden die Selbstkosten der Beförderung durch zwei Posten bedingt: Einmal die Kosten, welche die Fortbewegung des Frachtgutes verursacht, und zum anderen durch die Aufwendungen für die Risikodeckung. Was die Umlage der durch die Fortbewegung verursachten Kosten, sie sollen im folgenden als die „reinen Beförderungskosten" bezeichnet werden, anbelangt, so liegen die Dinge hier sehr einfach. Je schwerer ein Gut ist, um so größere Kräfte müssen zu seiner Fortbewegung in Tätigkeit treten, und je größer es an Umfang ist, desto schwieriger wird sich ebenfalls sein Transport gestalten. Damit ist in Gewicht und Umfang der natürliche Verteilungsmaßstab für die reinen Beförderungskosten gegeben, der zudem den großen Vorzug hat, außerordentlich leicht und ohne Schwierigkeit anwendbar zu sein. Denn Gewicht und Umfang sind Eigenschaften des Frachtgutes, die sicher und leicht von jedem ohne großen Zeitverlust ermittelt werden können. Ja, bisweilen läßt sich sogar jeder Zeitverlust vermeiden, nämlich da, wo moderne Lösch- und Ladeeinrichtungen, Kräne, Elevatoren und dergl. Hilfsmittel benutzt werden können, die automatisch das Gewicht der von ihnen gehobenen Lasten, oder das Volumen der sie passierenden Mengen (Getreide, Flüssigkeiten) anzeigen und aufzeichnen.

Es wäre wünschenswert, diesen einfachen und zweckmäßigen Verteilungsmaßstab, den Gewicht und Umfang für die Umlage der reinen Beförderungskosten abgeben, auch für die Umlage der durch die Risikodeckung entstehenden Kosten nutzbar zu machen. Möglich wäre das in sehr einfacher Weise etwa in der Form, daß die Risikokosten als ein prozentualer Zuschlag zu den reinen Beförderungskosten abgewälzt werden. Aber dieser Weg erweist sich als völlig ungangbar. Denn für die Höhe des Risikos sind nicht Gewicht und Umfang von ausschlaggebender Bedeutung, sondern Wert und Beschaffenheit. In dem Maße, in dem der Wert steigt, wächst auch der im Falle des Verlustes zu ersetzende Schaden; die Wahrscheinlichkeit des Eintritts von Schäden und Verlusten hängt weitgehend ab von der Beschaffenheit; der Umfang ist endlich insofern von einiger Bedeutung, als ein besonders kleiner Umfang die Verlustgefahr erhöht. Ebenso, wie der Versicherer nicht seine Prämien nach Gewicht und Umfang berechnen kann, ist es auch nicht möglich, daß der Frachtführer die von ihm für die Risikodeckung auf-

zuwendenden Beträge nach diesem Maßstab auf die Frachtgüter zur Verteilung bringt. Das würde die Schwer- und Massengüter, die häufig gerade am wenigsten tragfähig sind, in unerträglicher Weise zu Gunsten der hochwertigen Frachtgüter mit den durch diese verursachten Risikokosten belasten. Ein Beispiel mag das noch verdeutlichen, das allerdings in dieser krassen Form praktisch nicht vorkommen kann, da Wertsachen Spezialbestimmungen unterliegen. Aber angenommen: Der Frachtführer transportiert zusammen einige Tonnen Kohlen und einen kleinen, kostbaren Kunstgegenstand in unscheinbarer Verpackung; der Wert der Kohlenladung sei zufällig gleich dem des Kunstgegenstandes. Hier werden die reinen Transportkosten der Kohlenladung die durch den Mittransport des Kunstgegenstandes erwachsenden vielleicht um das tausend- oder zehntausendfache übersteigen. Gewicht wie Umfang werden einen angemessenen Maßstab für ihre Verteilung bieten. Auf den Gedanken, der Risikoverteilung denselben Maßstab zu Grunde zu legen, wird niemand kommen. Denn dann würde der Kohlenladung, die in der Hauptsache die Transportkosten der Reise zu bestreiten hat, auch noch der Löwenanteil des Risikos zur Last fallen, das durch den Mittransport des gleichwertigen Kunstgegenstandes nicht nur verdoppelt ist, sondern vielleicht eine Vervielfachung erfahren hat, da die Wahrscheinlichkeit, daß die Kohlenladung durch den Transport Verluste oder Beschädigungen erleidet, viel geringer ist, als daß ein gleicher Unfall dem empfindlichen Kunstgegenstand zustößt.

Damit ergibt sich, daß der Frachtführer die Kosten der Risikodeckung nicht in Form von prozentualen Frachtzuschlägen erheben kann, sondern sie nach dem Wert unter Berücksichtigung der Beschaffenheit der Frachtgüter umlegen muß. Die Kenntnis der erforderlichen Unterlagen könnte er sich aber nur durch Einführung genauer Deklarationen verschaffen. Würden schon diese die Abfertigung erschweren und verzögern, so müßte das auf den so gewonnenen Unterlagen aufgebaute System von Tarifklassen für die Umlegung der Risikokosten und die danach auszuführenden Berechnungen der endgültig vom Absender zu entrichtenden Fracht diese Schwierigkeiten in unliebsamer und verkehrshindernder Weise steigern. Besonders der Massentransport von Stückgütern würde auf diese Weise ein derart schwerfälliges Gepräge erhalten, daß er nicht mehr imstande wäre, den Anforderungen des heutigen Wirtschaftslebens zu genügen. Man stelle sich einen solchen Fall in der Praxis vor, wie er etwa bei der Abfertigung eines Dampfers sich ergibt, und man wird die entstehenden Schwierigkeiten begreifen [18]). In kürzester Frist sollen gewaltige Mengen verschiedenartigster Stückgüter zur Verladung kommen, die die verschiedenen Ablader

[18]) Vergl. Heinsen in Verh. d. 17. Jur.-Tg. II S. 170.

anliefern. Der Frachtführer sieht sich einer Unmasse verschiedener Ballen, Kollos, Kisten, Fässer und dergl. gegenüber, die abgefertigt werden müssen. Gewicht und Umfang lassen sich jeweils ohne Schwierigkeit ermitteln. Aber sie kann der Frachtführer der Berechnung der Transportsätze nicht allein zu Grunde legen. Soweit er haftet, muß er auch die zur Deckung seines Risikos nötigen Kosten einkalkulieren, und das zwingt ihn, mannigfache Erkundigungen über den Wert und die Beschaffenheit der einzelnen Sendungen anzustellen, wobei er sich jeweils einer individuell verschiedenen Sachlage gegenübersieht.

Die Haftungsbeschränkungen sind nun geeignet, diese Übelstände zu vermeiden, denn wenn der Frachtführer durch Freizeichnungen das Transportrisiko aus seinen Kalkulationen ausscheidet, braucht er seinen Frachtsätzen nur die „reinen Beförderungskosten" zu Grunde zu legen, deren Berechnung auf denkbar einfachstem Wege erfolgen kann. Die Abfertigung wird somit für den Frachtführer durch Haftungsbeschränkungen in der stärksten Weise erleichtert.

Diese Feststellung allein ist noch nicht geeignet, ein Urteil darüber abzugeben, ob objektiv die Beförderung eine Beschleunigung und Erleichterung erfährt. Denn das Risiko wird, wenn der Frachtführer sich freizeichnet, vom Ladungsinteressenten versichert werden müssen. Falls diesem in demselben Maße die Abfertigung erschwert wird, wie sie für den Frachtführer sich einfacher gestaltet, würden sich objektiv kaum Vorteile für den Verkehr ergeben. Es fragt sich, in welchem Maße solche Erschwerung für den Ladungsinteressenten eintritt. Da läßt sich feststellen, daß er sich jetzt zwar der Mühe unterziehen muß, die Versicherung zu bewirken. Aber einmal kommen alle die Schwierigkeiten der Risikoumlage in Fortfall. Der Versicherer wird dem einzelnen Ladungsinteressenten jeweils die der Höhe des versicherten Risikos entsprechende Prämie in Rechnung stellen. Es kommt also die Gefahr in Fortfall, daß ein Ladungsinteressent mit zur Tragung der Kosten fremder Risiken herangezogen wird. Andererseits wird sich der Vertragsabschluß für den Ladungsinteressenten nicht besonders schwierig gestalten. Er kennt alle für die Bewirkung der Versicherung erheblichen Tatsachen und kann dem Versicherer alle erforderlichen Deklarationen machen. Zudem drängt sich in diesem Falle der Abschluß der Versicherung nicht mit der Abfertigung des Transportes zusammen, die also dadurch nicht verzögert wird; vielmehr kann die Versicherung von ihm vor oder nach der eigentlichen Abfertigung gleichsam in aller Ruhe vorgenommen werden.

Damit ergibt sich: Die Haftungsbeschränkungen sind geeignet, den Transport objektiv zu erleichtern und zu beschleunigen, da sie dem

Frachtführer die Abfertigung in weit höherem Maße erleichtern, als sie für den Ladungsinteressenten erschwert wird.

Aber noch anderer Momente ist in diesem Zusammenhang zu gedenken. Durch die Ausscheidung des Risikofaktors aus dem Frachtvertrag, der diesem je nach der Art des Transportgutes ein stark individuelles Gepräge gibt, wird der Vertragsabschluß hochgradig schematisiert. Wenn soeben darauf hinzuweisen war, daß die Belastung mit dem Transportrisiko den Frachtführer nötigt, Beschaffenheit und Wert des Gutes seine Aufmerksamkeit zuzuwenden und sie in seine Kalkulation einzustellen, so muß damit der Frachtvertrag ein stark individuelles Gepräge erhalten. Solche Individualisierung bedeutet aber stets eine Erschwerung des Vertragsabschlusses, während umgekehrt die Ausscheidung alles Individuellen zur Abstrahierung und Schematisierung des Vertragsinhalts führt und ihn damit zur Vertypung geeignet macht [19]). Solche Vertypung erleichert den Vertragsabschluß ganz außerordentlich. Denn der im wesentlichen so ein für allemal festgelegte Vertragsinhalt kann ohne Schwierigkeit formularmäßig gefaßt werden. Indem dieses Formular dann beim Vertragsabschluß regelmäßig Verwendung findet, ist er aufs äußerste vereinfacht. Es werden den Kontrahenten im Einzelfalle die Verhandlungen über den Vertragsinhalt erspart, oder doch aufs äußerste beschränkt.

Damit ergibt sich: Die Beschränkung der Frachtführerhaftung gestattet die Typisierung des Frachtvertrages und führt damit zu einer Erleichterung des Vertragsabschlusses. Eine solche erscheint aber im Interesse des heutigen Massenverkehrs mehr, als in früheren Zeiten, erwünscht [20]).

Dieser Typisierung und Schematisierung steht andererseits die Möglichkeit einer stärkeren Berücksichtigung individueller Interessen durch den Ladungsinteressenten gegenüber. Wenn er es ist, in dessen Händen die Versicherung des Risikos liegt, so kann er hierbei auf diese, seine besonderen Interessen Rücksicht nehmen, die dem Frachtführer nicht bekannt sind. So kann er beispielsweise, statt in Höhe des gemeinen Handelswertes sein Risiko unter Versicherung zu bringen, sein volles Interesse versichern oder in gewissen Fällen vielleicht auch von einer Versicherung absehen. Seine persönlichen Wünsche können also Berücksichtigung finden.

Zu Gunsten einer Beschränkung der Frachtführerhaftung kann endlich vielleicht noch geltend gemacht werden, daß die herrschende starke Konkurrenz die Frachtsätze in erheblichem Maße drückt.

[19]) Vergl. insbesondere Müller-Erzbach in Z. f. H. R. 86 S. 139, Wüstendörfer I S. 66, 74.

[20]) Vergl. Müller-Erzbach in Z. f. H. R. 86 S. 141 und II S. 576.

Sie können so tief sinken, daß der Frachtführer nur bei äußerster Einschränkung aller Kosten rentabel wirtschaften kann. In solchen Fällen könnte ihn die relativ teuere Maximalversicherung zu unzureichender Risikodeckung verleiten, vielleicht in der Hoffnung, durch sorgsamste Geschäftsführung Verluste möglichst zu verhindern. Hat dann doch einmal ein Versehen oder Unglücksfall eine hohe Schadenersatzpflicht zur Folge, die nicht durch Versicherung gedeckt ist, so kann die Existenz des Unternehmens bedroht sein [21]). Eine Haftungsbeschränkung würde solche Gefahren mindern, indem sie an der Tragung des Risikos auch den Ladungsinteressenten beteiligt; sie würde also die Erhaltung bestehender Unternehmungen, an der ein allgemeines Interesse besteht [22]), in höherem Maße gewährleisten.

Die rechtspolitische Beleuchtung der Haftungsbeschränkung des Frachtführers lieferte folgendes Ergebnis:

a) Die Haftungsbeschränkungen „erleichtern" den Vertragsabschluß, der schematisiert werden kann.

b) Die Haftungsbeschränkungen „beschleunigen" die Abfertigung.

c) Die Haftungsbeschränkungen „können" eine „Verbilligung" der Beförderung bedeuten.

d) Die Haftungsbeschränkungen „brauchen" „keine Minderung der Transportsicherheit" zur Folge haben.

Von diesen vier Momenten ist das der Transportsicherheit das wichtigste; denn was nützt letzten Endes ein leichter, schneller und billiger Transport, wenn das Frachtgut sein Ziel nicht erreicht, weil es unterwegs verloren ging. Diese Transportsicherheit wird aber mit der Beschränkung der Frachtführerhaftung nicht mehr durch die rechtliche Gestaltung erzwungen, sondern nur durch die Lage der tatsächlichen Verhältnisse, die letzten Endes immer ein nur unsicherer Faktor sind, gewährleistet. Das liegt in der Verteilung der Gefahrtragung, die die Haftungsbeschränkung zur Folge hat, begründet.

Die Gefahren, die mit jedem Transporte verknüpft sind, und die von irgend jemand getragen werden müssen, können nämlich auf zweifache Weise paralysiert werden: Indem man durch Präventivmaßnahmen den Eintritt von Schäden zu verhindern sucht, oder, indem auf repressivem Wege, insbesondere durch Versicherung, die Deckung eingetretener Schäden erreicht wird. Wirtschaftlich zweckmäßig ist nur eine Kombination beider Wege, denn wie eine Überspannung von Präventivmaßnahmen zu unver-

[21]) Vergl. H. O. L. G. in H. R. Z. 1923 S. 143 ff.

[22]) Vergl. Müller-Erzbach im Arch. Ziv. Prax. 106 S. 405, 415, 466 f.

hältnismäßigen Kosten führen muß [23]), so wird auch eine zu weit gehende Heranziehung der Repressivmaßnahmen unzweckmäßig sein. Denn wer da glauben sollte, er brauche, weil er sich versichert hat, nun weniger auf die präventive Verhütung von Gefahren bedacht zu sein, den wird gar bald das Steigen der Prämie eines besseren belehren. Wo nun das Prinzip der Gefahrtragung gilt, da liegen beide Maßnahmen zur Bekämpfung der Gefahr in einer Hand und damit ist derjenige, der die Gefahr allein trägt, im eigenen Interesse genötigt, Präventiv- und Repressivmaßnahmen sich so ergänzen zu lassen, daß die Deckung aller Gefahren mit den geringsten Mitteln erzielt wird. Das bietet die Gewähr dafür, daß die Gefahr auf die wirtschaftlichste Weise Deckung findet [24]). Die Beschränkung der Haftung hat eine Trennung zur Folge: Der Frachtführer wälzt die repressive Gefahrenbekämpfung auf den Ladungsinteressenten ab; nur die Maßnahmen präventiver Natur liegen dem Frachtführer weiterhin ob, denn da er allein die Transportgefahren beherrscht, können sie nur durch ihn, nicht den anderen Teil wahrgenommen werden. Die damit heraufbeschworene Gefahr ist die, daß der Frachtführer, um die Kosten der Präventivmaßnahmen einzuschränken, diese abbaut und nun die Deckung der Gefahren vorwiegend durch die Repressivmaßnahmen des Ladungsinteressenten erfolgt. Die Folge wäre nicht nur, daß die Kosten, die der Frachtführer erspart, nunmehr in Form erhöhter Prämien den Ladungsinteressenten belasten — das würde sich in der Höhe der Transportsätze wohl ausgleichen; nein, der Ladungsinteressent würde mehr an Kosten aufwenden müssen, als der Frachtführer erspart, da sich die Präventiv- und Repressivmaßnahmen jetzt nicht mehr in der wirtschaftlichsten Form ergänzen, vielmehr die Verschiebung des „Optimums" zu Lasten der Repressivmaßnahmen nur noch die Erreichung des Zieles, der Deckung aller Gefahren auf objektiv kostspieligerem Wege gestattet. Das Gesetz versucht, trotz einer Trennung der Präventiv- und Repressivmaßnahmen eine Verschiebung des Punktes optimaler Ergänzung durch das Verschuldungsprinzip zu verhindern. Denn was bedeutet es anderes, wenn es den Begriff der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers statuiert und den Frachtführer insoweit haften läßt, als daß das erwähnte Optimum erhalten bleiben soll. Die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers verpflichtet zu allen „wirtschaftlich zweckmäßigen" Präventivmaßnahmen, nicht zu ihrer Überspannung. Wenn der Frachtführer eine hinreichende Sorgfalt nicht beobachtet, so ist er schadens-

---

[23]) Vergl. Müller-Erzbach im Arch. Ziv. Prax. 106 S. 415.

[24]) Ein weiterer Beweis für den rechtspolitisch unzweifelhaft günstigen Einfluß des Gefahrtragungsprinzips.

ersatzpflichtig, d. h. er muß jetzt repressiv für den entstandenen Schaden eintreten.

Wenn damit beim Gefahrtragungsprinzip das Eigeninteresse zur optimalen Gefahrendeckung nötigt, das Verschuldungsprinzip sie künstlich zu erhalten sucht und das Prinzip der Haftungsbeschränkung keine Gewähr für sie bietet, so erscheint eine Beschränkung der Haftung allerdings als rechtspolitisch sehr unerwünscht. Aber es zeigte sich schon, daß dies mehr theoretisch als praktisch der Fall ist. Der erzieherische Faktor der Konkurrenz ist geeignet, auch bei Freizeichnung eine optimale Gefahrendeckung zu gewährleisten, während andererseits mit den anderen Haftungssystemen die erwähnten Nachteile der Schwerfälligkeit und Kostspieligkeit verbunden sind. Denn wenn zwar das Gefahrtragungsprinzip für eine optimale Gefahrentragung bürgt, so kann der repressiv zu deckende Teil der Transportgefahren doch nur in der unwirtschaftlichen Form der Höchstversicherung gedeckt werden; oder es bedarf genauer Deklarierungen, welche die Abfertigung und damit den Transport erschweren oder verzögern müssen. Also entweder erhöhte Kosten oder geringere Schnelligkeit. Damit aber erscheint wieder das Freizeichnungsprinzip gegenüber dem Gefahrtragungsprinzip Vorzüge zu bieten.

Die bisherigen Ausführungen werden gezeigt haben, wie schwer es ist, hinsichtlich der allgemeinen rechtpolitischen Würdigung der Haftungsbeschränkungen zu einem positiven Ergebnis zu gelangen. Die Dinge liegen nicht so, daß alle Vorzüge auf der einen Seite, alle Nachteile auf der anderen sich befinden. Dazu kommt die Schwierigkeit, die Gründe ganz verschiedener Art für und wider überhaupt zu vergleichen und rechtspolitisch abzuwägen. Welches Maß von Haftungsbeschränkungen soll der allgemeinen Betrachtung zu Grunde gelegt werden, wo doch jede Schattierung möglich ist, von den harmlosesten Klauseln an bis zu den weittragendsten und umfassendsten? Dazu kommt die Unsicherheit der ganzen Grundlagen der Betrachtung, wie die grundlegende Frage, ob die Konkurrenz eine gleichbleibende Transportsicherheit oder eine geringere, vielleicht sogar eine höhere, und in welchem Maße zur Folge hat, die Frage, inwieweit eine Abwälzung von allerlei Kosten erfolgt, dazu versicherungstechnische Fragen. Kurz, die ganze Untersuchung basiert auf sehr schwankendem Grund und unsicheren Voraussetzungen, die nicht einmal statistisch erfaßbar sind [25]). Daher die verschiedene Beurteilung, die die Haftungsbeschränkungen gefunden haben; daher die Möglichkeit, daß dieselben Tatsachen, weil sie eine verschiedenartige Würdigung zu-

[25]) Auch Wüstendörfer (I S. 595) klagt einmal, mit der Vertiefung in die Frage „empfingen wir den Eindruck, in einen Irrgarten legislatorischer Zweifel und Bedenken hineinzugeraten".

lassen, für und gegen die Haftungsbeschränkungen ins Feld geführt werden.

Wenn daher als Ergebnis der obigen Untersuchungen über die Zweckmäßigkeit der Haftungsbeschränkungen sich ergab, daß sie den Verkehr erleichterten und beschleunigten, zu einer Verbilligung führen könnten und doch die Transportsicherheit nicht zu leiden brauche, so soll doch nicht unerwähnt bleiben, daß das alles so sein kann, aber nicht sein muß.

Immerhin dürften in der Mehrzahl der Fälle, also im allgemeinen, unter den heutigen Verhältnissen, die gefundenen Ergebnisse ihre Bestätigung finden, und das rechtfertigt es wohl, die allgemeine rechtspolitische Beleuchtung der Haftungsbeschränkungen mit einem günstigen Urteil abzuschließen. Denn es scheint sich tatsächlich ein Plus zu ihren Gunsten zu ergeben.

Genauere Ergebnisse und eine sichere rechtspolitische Wertung wird eine Betrachtung der einzelnen Beschränkungen der Frachtführerhaftung liefern, die anschließend erfolgen wird.

§ 10

2) Rechtspolitische Beleuchtung der einzelnen Beschränkungen der Frachtführerhaftung

Es sei bemerkt, daß die Darstellung in ihrer Reihenfolge an die Schilderung der tatsächlichen Gestaltung der Frachtführerhaftung in § 5 oben sich anschließen wird.

I. Es handelt sich also zunächst um die Beschränkung der Haftungs**voraussetzungen** und zwar hierbei um:

1. Die Beschränkung der Zeit der gesetzlichen Haftung. Die dahin gehörigen Klauseln begegnen im Seefrachtwesen und können die Zeit der Haftung wesentlich in dreifacherweise modifizieren.

a) Indem verabredungsgemäß die Haftung aus dem Frachtvertrag erst mit dem Beginn des eigentlichen Seetransportes, häufig mit der Anbordnahme der Güter beginnen soll, nicht hingegen schon mit der vorhergehenden Annahme zur Beförderung. Dabei wird die rechtspolitische Stellungnahme zwei Fälle unterscheiden:

aa) Das Frachtgut wird von der Güterannahmestelle des Frachtführers (der Reederei) angenommen, doch soll die frachtrechtliche Haftung erst mit der Anbordnahme beginnen. Dann haftet der Frachtführer bis dahin als Verwahrer, im Schadensfalle ist also seine Ersatzpflicht davon abhängig, daß ihm Verschulden nachgewiesen wird. Eine Parallelerscheinung bietet nun zwar § 64 A. 1 E. V. O.; aber die Eisenbahn haftet nach § 456 H. G. B. auch bis zu höherer Gewalt, unterliegt also einer besonders drückenden Haftung. Für den gewöhnlichen Frachtverkehr aber erscheint

eine derartige Umkehrung der Beweislast unerwünscht, denn der Nachweis eines Verschuldens ist dem Ladungsinteressenten sehr erschwert. Andererseits bedarf gerade in der Zeit bis zur Verladung das Frachtgut besonders sorgfältiger Überwachung, da es erfahrungsgemäß während dieser Zeit erhöhter Diebstahls- und Veruntreuungsgefahr unterliegt, sowie gerade die Verladung besonders leicht zu Schädigungen des Frachtgutes führen kann. Unerwünscht erscheint überhaupt die beweisrechtliche Zerreißung des einheitlichen Frachtverhältnisses; denn wenn somit auch rechtlich ein Verwahrungsverhältnis auf diese Weise abgespalten wird, so liegt wirtschaftlich gesehen, doch nur eine Nebenverpflichtung des Frachtvertrages vor. Die Zerreißung aber legt die Gefahr nahe, daß auch Schäden an Bord als „Landbeschädigungen" frisiert werden könnten, und nachzuweisen, wo der Schaden entstanden ist, wird einem Außenstehenden oft nicht möglich sein. Damit kann sich im Ergebnis eine ähnliche Lage herausbilden, wie bei genereller Umkehrung der Beweislast, über deren rechtspolitische Bedenklichkeit unten noch einiges zu sagen sein wird. Ob endlich gerade hier die Konkurrenz erzieherisch genug wirken wird, um eine Minderung der Verkehrssicherheit zu vermeiden, kann insofern fraglich erscheinen, als Schäden vor der Verladung weniger diskreditierend wirken könnten, wie solche, die sich an Bord ereignen. Da zudem die Annahme zur Beförderung ebenso im Interesse des Seefrachtführers liegt, wie des Ladungsinteressenten, läßt sich sagen, daß die Wegbedingung der Frachtführerhaftung für die Zeit von der Annahme bis zur Anbordnahme rechtspolitisch nicht wünschenswert erscheint [1]).

bb) Anders dann, wenn die Dinge so liegen, daß die Nebenleistung des eigentlichen Frachtvertrages, die sich zwischen die Annahme und die Ausführung desselben einschiebt, einen selbständigen Charakter annimmt. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die Annahme zur Beförderung über See durch eine binnenländische Vertretung des Seefrachtführers erfolgt, die dem Ladungsinteressenten insofern entgegenkommt, als sie die Beförderung zum Verschiffungshafen besorgt. Dies geschieht einmal überwiegend im Interesse des Ladungsinteressenten. Dazu kommt, daß sich hier der Seefrachtführer, wenn er die Beförderung zum Verschiffungshafen einem Landfrachtunternehmer oder der Binnenschiffahrt anvertraut, sich selbständiger Unternehmungen als Erfüllungsgehilfen bedient. Deren Auswahl steht ihm zwar frei, aber da er hier nicht, wie sonst, eigenes Personal als Erfüllungsgehilfen verwendet, das seiner Disziplin untersteht, wäre von der Beibehaltung der gesetzlichen Frachtführerhaftung für diese Zeit nicht einmal ein besonderer erzieherischer Einfluß zu erwarten. Liegt in solchen

[1]) Vergl. Wüstendörfer I S. 572 ff., Heinz S. 42 ff.

Fällen auch rechtlich ein einheitlicher Frachtvertrag vor, so hat wirtschaftlich der Seefrachtführer eine dem Spediteur angenäherte Stellung in Bezug auf die abgespaltenen Nebenleistungen, deren Umfang hier ihre gesonderte Behandlung auch eher rechtfertigt. Wenn daher der Seefrachtführer in diesen Fällen den Beginn seiner frachtrechtlichen Haftung hinausschiebt, so lassen sich dagegen rechtspolitisch erhebliche Bedenken nicht anführen [2]). Allerdings ist die Beweisnotlage und die Gefahr ihrer Ausbeutung durch den Frachtführer dieselbe, wie zu aa), aber die Sachlage gewinnt dadurch ein völlig anderes Bild, als der Verfrachter die Frachtgüter ja seinerseits in den Seehafen liefern kann. Wenn der Seefrachtführer den Transport zum Seehafen dagegen übernimmt und der Verfrachter davon seiner Bequemlichkeit halber Gebrauch macht, so kann man dem Seefrachtführer eine Freizeichnung nicht zum Vorwurf machen.

b) Die Haftungszeit kann dahin modifiziert sein, daß die frachtrechtliche Haftung enden soll, wenn die Güter während des Seetransportes das Schiff zeitweilig verlassen. Derartige Haftungsbeschränkungen erscheinen ganz besonders verwerflich. Aber schon Wüstendörfer weist darauf hin, daß es sich bei solchen Vorkommnissen meist um Unglücksfälle handeln wird. Denn das Aus- und Einladen, das Umladen oder Leichtern, die hierbei in Frage kommen, sind mit solchen Schwierigkeiten verbunden, daß schon das Eigeninteresse des Seefrachtführers eine Garantie dafür bietet, daß solche Maßnahmen unterwegs nicht ohne zwingenden Grund vorgenommen werden. Wenn aber für solche Fälle die Haftung aus dem Frachtvertrage beseitigt wird, so erscheint ein solches Verfahren im allgemeinen rechtspolitisch unbedenklich [3]).

c) Die Haftung kann endlich in ihrem Endtermin abweichend von der gesetzlichen Regelung fixiert sein.

aa) Dahin gehören die Klauseln, welche die Haftung enden lassen, wenn infolge Nichtabnahme seitens des Empfangsberechtigten nach Ankunft am Bestimmungsort die „Ablieferung" durch den Frachtführer nicht erfolgen kann. Derartige Klauseln sind wegen ihrer erzieherischen Wirkung rechtspolitisch zu begrüßen. Denn sie bilden eine Gewähr dafür, daß die Entlöschung nicht durch Säumnis von Ladungsinteressenten eine Verzögerung erleidet. Eine solche widerspricht aber nicht nur dem Interesse des Seefrachtführers und des Verkehrs im allgemeinen, sondern insbesondere auch dem jedes einzelnen Empfängers. Denn die Natur der Dinge bringt es mit sich, daß die Löschung der einzelnen Räume in der durch die Stauung gebotenen Reihenfolge sich vollziehen muß. Es geht aber nicht an, daß diese eine Stockung erleidet, weil ein

[2]) Vergl. Wüstendörfer I S. 573 ff., Heinz S. 43 f.
[3]) Vergl. Wüstendörfer I S. 574 f., Heinz S. 44.

Empfänger nicht zur Entgegennahme seiner Güter erschienen ist, vor deren Ausladung auch eine Löschung der folgenden Frachtstücke nicht stattfinden kann. In solchen Fällen muß die Möglichkeit bestehen, solche Frachtgüter von Bord zu bringen und in Lagerhäuser, Leichter oder sonst in sicherer Weise zu hinterlegen, ohne daß der Seefrachtführer noch weiter die Tragung der Frachtführerhaftung zugemutet werden kann [4]), nur aus dem Grunde, weil der Empfangsberechtigte durch seine Säumnis die gehörige Ablieferung hintertreibt. Die Bedeutung jener Klauseln liegt darin, daß sie die für den Fall des Gläubigerverzuges schon nach B. G. B. § 293 ff. dem Schuldner zustehenden Rechte erweitern und in ihren Voraussetzungen erleichtern und damit für die besonderen Verhältnisse des Frachtverkehres brauchbarer gestalten, indem sie dessen besondere Interessen stärker berücksichtigen. Das rechtspolitische Urteil über derartige zeitliche Haftungseinschränkungen ist damit gegeben: sie sind im Verkehrsinteresse zu begrüßen [5]).

bb) Unbedenklich sind ebenso Abmachungen, die eine Beendigung der Frachtführerhaftung in den Fällen, in denen der Bestimmungshafen wegen Quarantäne, Blockade, Eis, zu geringen Wasserstandes und dergl. für das Schiff nicht erreichbar ist, dadurch ermöglichen, daß in einem möglichst benachbarten Hafen die Löschung in Leichter oder die Unterbringung in Lagerräumen, bei Kaianstalten oder in sonst tunlicher Weise erfolgt. Allerdings muß hier gefordert werden, daß die Empfangsberechtigten von solchen Maßnahmen in Kenntnis gesetzt werden, damit sie für Wahrung ihrer Interessen Sorge tragen können. Im übrigen unterliegt die Beendigung der Frachtführerhaftung in dieser Form dann keinen Bedenken; denn derartige Maßnahmen geschehen doch vorwiegend im Interesse der Ladungsinteressenten, denen erfahrungsgemäß mehr damit gedient ist, wenn die Frachtgüter überhaupt, wenn auch auf Umwegen, ihr Ziel erreichen, als wenn die Beförderung unausgeführt bleibt. Daß es nicht angängig ist, in solchen Fällen den Frachtführer in betreff des weiteren Schicksals der Frachtgüter mit der Frachtführerhaftung und dem Exkulpationsbeweis zu belasten, erscheint selbstverständlich. Abgesehen von der Vertretung von culpa in eligendo bei der Auswahl der Verwahrer muß die Frachtführerhaftung in solchen Fällen auf diese Weise beendbar sein. Rechtspolitisch erscheinen daher die betreffenden Haftungsbeschränkungen als unbedenklich [6]).

2. Es folgt der Haftungsausschluß für verschuldete Schäden, die sogenannte Negligenz-Klausel. Um diese Klauseln

[4]) Vergl. auch E. V. O. § 76 A. 1.
[5]) Vergl. Wüstendörfer I S. 575 ff., Heinz S. 45.
[6]) Vergl. Wüstendörfer I S. 575 ff., Heinz S. 44 ff.

hat ein lebhafter Kampf getobt. Die Frachtführer glaubten auf sie nicht verzichten zu können, indem sie etwa geltend machten [7]), sie wären wohl in der Lage und Willens, ein geeignetes Transportmittel zu stellen und die Beförderungs- und Betriebskosten zu tragen, nicht dagegen könnten sie für ihre Hilfspersonen einstehen, denn die Zuverlässigkeit der im Frachtgewerbe beschäftigten Personen sei ein zu unsicherer Faktor und es sei außerordentlich schwer, zuverlässige Leute zu bekommen. Das Risiko aus der Haftung für diese Hilfspersonen ließe sich für sie daher schwer kalkulieren, und da praktisch bei den Verhältnissen im Frachtgewerbe die Beobachtung einer hinreichenden „culpa in eligendo" zu keinen Erfolgen führe, müßten sie die Haftung für solche Schäden ablehnen. Demgegenüber betonen die Verfrachter, daß sie auf das beschäftigte Personal, seine Anstellung und Überwachung überhaupt keinen Einfluß hätten und daher der Frachtführer haften müsse [8]). Auch wenn die von den Frachtführern vorgebrachten Tatsachen richtig sind, so erscheint doch die aus ihnen gezogene Folgerung der Haftungsablehnung, wenn man sie auch vielleicht vom Frachtführerstandpunkt aus verstehen kann, bedenklich. Wird nicht die Verkehrssicherheit unter dem Einfluß solcher Klauseln erheblich leiden, indem jetzt das Personal in dem beruhigenden Bewußtsein, daß Nachlässigkeiten seinerseits dem Unternehmen keinen finanziellen Schaden bringen, sich einer wenigen großen Sorgfalt befleißigen [9])? Dazu kommt, daß auch der Frachtführer selbst, abgesehen von Rücksichten auf die Konkurrenz, vielleicht kein unmittelbares Interesse an der Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit seines Personals hat. Wenn man davon ausgeht, daß es rechtspolitisch nur insoweit Wert hat, dem Frachtführer die Haftung aufzuerlegen, als es sich um Gefahren handelt, die der Beherrschung durch den Frachtführer im wesentlichen zugänglich sind, so daß man von der Auferlegung der Haftung eine erzieherische Wirkung erwarten kann, so wird man erkennen, daß eine einheitliche Stellungnahme zu der Negligenz-Klausel nicht möglich ist.

In welcher Weise die Scheidung vorzunehmen ist, hat man schon früh in Bezug auf das Seefrachtwesen erkannt [10]). Man stellte hier das „nautisch-technische" Verschulden dem „administrativen" Verschulden gegenüber. Aber schon oben [11]) wurde er-

[7]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 67 f.

[8]) Vergl. Voigt, Die neuen Unternehmungen . . . S. 18.

[9]) Das befürchtet insb. Voigt, Gutachten S. 154, See- und Vers. R. S. 42, Die neuen Unternehmungen . . . S. 19 f. Gegen seine zu weit gehenden Befürchtungen Lewis S. 23 f.

[10]) Schon die „Earstern Bill of Lading" (1871) behandelte beide Fälle verschieden, nach Sieveking in H. R. Z. 1921 S. 946.

[11]) Vergl. oben S. 36.

wähnt, daß sich diese Scheidung durchaus zu anologer Anwendung auf alle Gebiete des Frachtverkehrs eignet, und wenn im folgenden von „nautischem" Verschulden der Kürze halber die Rede ist, so wird das darüber gesagte allgemein für jedes Verschulden „in der Führung und dem technischen Betrieb des Transportmittels" gelten können.

Vergegenwärtigen wir uns noch einmal die Tragweite der Begriffe [12]); zum „nautisch-technischen" Betriebe gehört alles, was mit der eigentlichen Schiffsführung, also der Navigierung und Manövrierung zusammenhängt, sowie was sich auf die Handhabung der Maschinerie bezieht; das „administrative" Tätigkeitsfeld umfaßt dagegen außer der Fürsorge für gehörige Reisevorbereitungen, insbesondere der Stellung eines geeigneten Transportmittels mit hinreichender Ausrüstung für den Transport, den Kreis der kommerziellen Verpflichtungen des Frachtführers, also insbesondere die eigentliche Ladungsfürsorge, die gehörige Beladung, Aufbewahrung und Behandlung während des Transportes, wie die Entladung [13]).

Wenn nach dieser Scheidung die Negligenz-Klausel einer rechtspolitischen Beleuchtung unterzogen wird, so ergibt sich folgendes:

a) Auch abgesehen von Rücksichten auf die Konkurrenz besteht die Gefahr einer Minderung der Verkehrssicherheit nicht in den Fällen nautisch-technischen Verschuldens. Denn der Umstand, daß Fehler in dieser Beziehung nicht nur für die Ladungsbeteiligten, sondern auch für den Frachtführer verderbliche Folgen haben [14]), bietet eine genügende Gewähr dafür, daß der Frachtführer alles, was in seiner Macht steht, tun wird, um derartige Schäden zu vermeiden. Denn wenn beispielsweise in Folge falscher Navigierung das Schiff scheitert, oder ein Versehen bei der Steuerung der Maschine einen Zusammenstoß herbeiführt, so laufen nicht nur die Transportgüter Gefahr, in Verlust zu geraten, sondern auch das Eigentum des Frachtführers, sein Schiff, ist bedroht, vielleicht verloren; und da auch Leben und Habseligkeiten des Personals gefährdet sind, das zudem in dem strengen seeamtlichen Verfahren [15]) eine kriminelle Ahndung nautischer Nachlässigkeiten zu gewärtigen hat, so gebietet das unmittelbare Interesse, das alle Beteiligten an der Vermeidung solcher Vorkommnisse haben, eine ausreichende

[12]) Vergl. Gütschow S. 43, Wüstendörfer I S. 501 ff. und in Verh. d. 28 Jur.-Tg. III S. 195. Im Einzelfall kann die Scheidung schwierig sein.

[13]) In dem Entwurf der Hans. Handelskammern einer Neufassung des § 606 H. G. B. in ihrer Denkschrift von Juni 1902 (abgedruckt b/Wüstendörfer I Anlage 9) definiert als: „ordnungsmäßige Empfangnahme, Stauung, Behandlung, Bewachung und Ablieferung der Güter".

[14]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 51, Wüstendörfer I S. 516 ff.

[15]) „Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen" von 1877. Vergl. auch Wüstendörfer I S. 513 ff., Heinz S. 30 f.

Sicherheit dafür, daß unter einer Freizeichnung in dieser Richtung die Verkehrssicherheit nicht leiden wird. Außerdem wird gerade hier die Konkurrenz von besonderer Wirkung sein, denn Seeunfälle werden einem viel größeren Interessenkreis bekannt, als etwa der Verlust oder die Beschädigung einzelner Frachtgüter, wie kommerzielle Versehen sie im Gefolge haben. Dazu kommt noch, daß mit der Auferlegung der Haftung auf den Frachtführer nicht viel gewonnen wäre; denn auch erzieherisch wäre davon kaum eine Wirkung zu erwarten. Der Frachtführer kann nicht, sei es selbst, sei es durch Kontrollpersonen, in die nautische Schiffsleitung oder den technischen Maschinendienst hineinreden [16]), das ist bei der Natur dieser Tätigkeitsform ausgeschlossen. Wie in einer gefährlichen Situation, etwa in schwierigem Fahrwasser, manövriert werden soll, das muß dem Verantwortungsgefühl und der Urteilsfähigkeit des Kapitäns überlassen bleiben.

Wenn unter diesen Umständen Heinz [17]) zu einer rechtspolitischen Ablehnung der Freizeichnung von nautischen Verschulden kommt, während Wüstendörfer [18]) glaubt, sie „entschuldigen", aber nicht „rechtfertigen" zu können, so kann ich mich dem nicht anschließen. Hier, wo derartig starke Garantien für eine ungeminderte Fortdauer der Transportsicherheit gegeben sind, da treffen die oben in der allgemeinen Würdigung der Haftungsbeschränkungen gefundenen Ergebnisse zu. Die Transportsicherheit leidet nicht, und der Ladungsinteressent kann eine Sicherung gegen die betreffenden Gefahren durch billigere, wirtschaftlichere Versicherungsformen erreichen, während der Verkehr eine Erleichterung und Beschleunigung erfahren kann. Man wird daher die Freizeichnung von nautisch-technischem Verschulden nicht nur „entschuldigen", sondern sogar „begrüßen" dürfen. Sie ist denn auch zu allgemeiner Anerkennung gelangt [19]). Ja, man hat sie sogar gesetzlich einführen wollen [20]) und wenn dies auch in Deutschland nicht erfolgt ist, so haben doch die Harter Act und ihre Nachbildungen den Reeder unter gewissen Voraussetzungen von der Haftung für Schäden aus nautisch-technischem Verschulden seiner Hilfspersonen befreit.

b) Ganz anders liegen die Dinge hinsichtlich der Beschränkung der Haftung für kommerzielles Verschulden. Hier liegt allerdings die Gefahr vor, daß eine Wegbedingung der Haftung die Verkehrs-

[16]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 69, Colm in Verh. d. 28. Jur.-Tg. III S. 185. Wüstendörfer I S. 498, 508 ff., Heinz S. 28.

[17]) Heinz S. 25 ff., insb. S. 29.

[18]) Wüstendörfer I S. 544.

[19]) Auch das „Einheitskonossement" von 1912 enthält sie in Regel II Z. 4 in Verbind. m. Regel I Z. 2.

[20]) Vergl. Gütschow S. 33 f., Gütschow in H. R. Z. 1924 S. 658, 662.

sicherheit beeinträchtigt, soweit nicht der Wettbewerb dies verhindert; denn da es sich hierbei um die Fürsorge nur für die Ladung handelt, Pflichtverletzungen also nur diese schädigen, würde der Frachtführer, soweit er sich freizeichnet, an ihrer Verhütung nicht mehr unmittelbar interessiert sein. Dasselbe würde aber auch für sein Personal gelten, das hier, im Gegensatz zu den Folgen nautisch-technischen Verschuldens, nicht nur nicht am eigenen Leibe getroffen würde, sondern, soweit die Baratterieklausel in den Frachtvertrag aufgenommen ist, kaum Anlaß hätte, von vorsätzlichen Schädigungen der Ladung abzusehen, da dem Unternehmen aus solcher Handlungsweise ja kein unmittelbarer Schaden erwachsen würde [21]). Wenn daraus hervorgeht, daß die Freizeichnung von kommerziellem Verschulden die Verkehrssicherheit in bedenklicher Weise beeinträchtigen kann, so muß andererseits festgestellt werden, daß gerade hier die Haftung erzieherisch wirken würde. Denn einerseits ist die kommerzielle Tätigkeit einer Beaufsichtigung und Kontrolle sehr wohl zugänglich [22]); andererseits wird durch die Haftung der Frachtführer unmittelbarer, als durch die Konkurrenz an einem Personal interessiert, das auch seinen Verpflichtungen kommerzieller Natur gewissenhaft nachkommt. Endlich wird das Personal selbstverschuldete Schäden zu vermeiden bestrebt sein, wenn es weiß, daß das Unternehmen die Folgen solcher Handlungsweise unmittelbar zu tragen hat und daher auf die Beschäftigung unzuverlässiger Leute kein Gewicht legen wird. Wenn Wüstendörfer zudem noch geltend macht [23]), daß es bei Ersatzleistungen für kommerzielle Schäden sich um geringe Summen handele, so erscheint die Heranziehung dieses weiteren Arguments, wenn man es überhaupt gelten lassen will, als überflüssig.

Da die aus kommerziellen Verschulden hervorgehenden Schäden durch eine Freizeichnung eine bedenkliche Vermehrung erfahren könnten, andererseits gerade hier die Haftung erzieherisch wirken müßte, ist eine Freizeichnung von der Vertretung kommerziellen Verschuldens, sei es schlechthin, sei es in einzelnen Beziehungen [24]), zu verwerfen [25]). Das ist denn auch vielfach anerkannt worden, auch im Einheitskonossement von 1912 [26]).

[21]) Vergl. Voigt, Gutachten S. 154 f., Lewis S. 23, Wüstendörfer I S. 518 f. und 578 ff., Voigt, See- u. Vers. R. S. 42 und Die neuen Untersuchungen . . . S. 19 f.

[22]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 69, Wüstendörfer I S. 510 f., Voigt, See- u. Vers. R. S. 32.

[23]) Vergl. Wüstendörfer I S. 511 f. Dagegen mit Recht Heinz S. 28.

[24]) Z. B. die Stowageklausel „not responsable for bad stowage". Vergl. Schaps I § 606 A. 66.

[25]) Boyens, Gutachten S. 69 ff., Wüstendörfer I S. 581, Heinz S. 32 ff.

[26]) Regel I Z. 2 statuiert ausdrücklich Haftung für kommerzielles Verschulden.

Wenn schon der Haftungsausschluß für fahrlässige kommerzielle Verschulden als rechtspolitisch bedenklich erscheint, so gilt das in noch höherem Maße von der Freizeichnung für vorsätzliche Schädigungen. Die Baratterieklausel, als ein „Delikt mehr kommerziellen Charakters" [27]), erweist sich damit als rechtspolitisch unerwünscht [28]). Daß sie „geradezu eine Notwendigkeit für den Reeder sei", wie die Denkschrift der Hanseatischen Handelskammern von 1902 meinte, kann man nicht zugeben [29]).

c) Dasselbe, was rechtspolitisch für das kommerzielle Verschulden galt, hat für die andere Seite administrativer Tätigkeit, die Ausrüstung und Reisevorbereitung erhöhte Bedeutung. Es sind das Dinge, die aus rechtspolitischen Gründen unbedingt der Frachtführer vertreten muß [30]). Eine bedenkliche Unsicherheit des Verkehrs muß die Folge sein, wenn der Frachtführer von der Ermächtigung, die präventive Gefahrenbekämpfung in ganz unwirtschaftlicher Weise abzubauen, Gebrauch macht. Davon ist zudem nicht einmal eine Verbilligung des Transportes, sondern das Gegenteil zu erwarten. Die Notwendigkeit der Frachtführerhaftung für die Reisevorbereitungen wird denn auch überwiegend anerkannt [31]).

Besonderer Erwähnung bedarf an dieser Stelle noch die Beschränkung der Haftung durch den Frachtführer für selbstverschuldete Schäden [32]). Da nach § 276 A. 2 B. G. B. dem Schuldner die Haftung für Vorsatz im voraus nicht erlassen werden kann, steht nur Fahrlässigkeit in Frage. Man hat von Seiten der Ladungsinteressenten eine derartige Freizeichnung für besonders verwerflich erklärt [33]), wohingegen die andere Seite geltend machte, daß eine solche Freizeichnung geboten sei, um die kleineren Unternehmer, die selbst mit Hand anlegten, nicht schlechter zu stellen, als solche Konkurrenten, die sich zahlreicher Erfüllungsgehilfen bedienen, von deren Fahrlässigkeit, ja sogar Vorsatz, sie sich freizeichnen können [34]). Man wird diesem Einwand seine Berechtigung nicht absprechen können. Rechtspolitisch muß eine solche Freizeichnung dieselbe Wertung erfahren, wie die Negligenz-Klausel [35]).

[27]) Hahn S. 16 nach Wüstendörfer I S. 579 A. 4.

[28]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 72, Heinz S. 37 ff., Wüstendörfer I S. 581.

[29]) Vergl. dazu auch Wüstendörfer I S. 580 f. (dort auch abgedruckt als Anlage 9).

[30]) So auch Boyens, Gutachten S. 59, Heinz S. 38 ff. (insb. S. 41 f.), Wüstendörfer S. 556, 581 f.

[31]) So ausdrückl. Einheitskonossement Reg. I Z. 1.

[32]) Vergl. Schaps I § 606 A. 60.

[33]) R. G. 103 S. 82 ff. nimmt sogar Sittenwidrigkeit an.

[34]) Vergl. H. O. L. G. in H. R. Z. 1923 S. 143 ff.

[35]) A. A. Wüstendörfer I S. 496, der Freizeichnung von eigener Fahrlässigkeit grundsätzlich mißbilligt. Vergl. dazu Gütschow in H. R. Z. 1924 S. 655, 658, 662 (wie Text).

Gegen eine Freizeichnung von Verschulden in Bezug auf die „Führung" und den „technischen Betrieb" des Transportmittels, wird man nichts einwenden können; dagegen muß eine Freizeichnung von eigener Fahrlässigkeit in Wahrnehmung administrativer Funktionen als unerwünscht erscheinen, obwohl natürlich das erzieherische Moment der Konkurrenz auf den Unternehmer selbst stärker einwirkt, als auf seine Erfüllungsgehilfen.

Der Freizeichnung von der Vertretung administrativen Verschuldens jeder Art haben die Ladungsinteressenten und Versicherer von jeher Widerstand geleistet, und auch die Frachtführer, im wesentlichen die Reederkreise, haben sich ihren Argumenten nicht verschließen können. Die Harter Act und die Gesetze anderer Staaten, denen sie zum Vorbild gedient hat, haben daher rechtspolitisch richtig eine Freizeichnung von der Vertretung administrativen Verschuldens verboten. Ebenso erkennt Regel I des deutschen „Einheitskonossements" die Haftung des Seefrachtführers für seine diesbezüglichen Verbindlichkeiten ausdrücklich an.

3) Eine Beschränkung der Haftungsvoraussetzungen bedeutet auch die Umkehrung der Beweislast. Die diesbezüglichen Klauseln erscheinen rechtspolitisch in sehr verschiedenem Lichte. Es handelt sich im einzelnen:

A. Um eine absolute Umkehrung der Beweislast, indem etwa bestimmt wird: Der Frachtführer haftet nur soweit ihm Verschulden nachgewiesen wird, bezw. soweit ihm Vorsatz oder Vernachlässigung der im Frachtverkehr „üblichen" (also nicht „erforderlichen"!) Sorgfalt nachgewiesen wird. Da die besondere Natur des Frachtvertrages mehr, als dies sonst der Fall ist, die Ausführungstätigkeit der Kontrolle des Ladungsinteressenten entzieht, bedeutet die Umkehrung der Beweislast für diesen praktisch in den meisten Fällen eine Entrechtung und stellt den Frachtführer kaum ungünstiger, als eine offene volle Freizeichnung [36]). Die gegen eine solche sprechenden rechtspolitischen Bedenken, von denen noch weiter unten zu handeln sein wird, bestehen auch hier. Denn wenn der Frachtführer infolge Abwälzung der Beweislast die Durchsetzung von Ersatzansprüchen kaum zu befürchten braucht, so wird er auch hier gar zu leicht der Versuchung unterliegen, um schneller und billiger befördern zu können, die präventive Gefahrenbekämpfung auf Kosten der Verkehrssicherheit einzuschränken. Damit muß die allgemeine, absolute Abwälzung der Beweislast rechtspolitisch eine ablehnende Beurteilung erfahren [37]).

B. Um eine relative Umkehrung der Beweislast handelt es sich in verschiedenen Einzelfällen, die sich einmal beziehen können:

[36]) Vergl. Pappenheim III S. 494, Wüstendörfer I S. 593.
[37]) Vergl. Heinz S. 47 ff. (übereinstimmend).

a) ganz allgemein auf die Gefahren des Transportes, und zwar:

aa) Auf die Gefahren, die die Ausführung eines jeden Transportes bedrohen. Die oben auf Seite 36 f. näher angeführten Klauseln beziehen sich entweder auf rein zufällige Geschehnisse, oder im besonderen auf Arbeitskämpfe. Rechtspolitisch ist über jene nicht viel zu sagen. Da es sich, wenn auch nicht überall um Fälle höherer Gewalt, so doch um Ereignisse handelt, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abwendbar sind, haben sie materiell überhaupt keine rechtliche Bedeutung, höchstens formell, indem beim Vorliegen des betreffenden Ereignisses seine Kausalität für adaequate Schäden vermutet wird[38]). Es ist gegen sie nichts einzuwenden. Ein erzieherischer Einfluß wäre ja auch nicht zu erwarten, denn die betreffenden Gefahren sind weder durch den Frachtführer noch sonst beherrschbar. Zweifeln könnte man, wenn der Frachtführer die Haftung für die Folgen von Arbeitskämpfen ablehnt, wie dies in neuerer Zeit üblich und bedeutsam geworden ist. Die Frachtführer, als die eine Partei des Arbeitsvertrages haben es eher in der Hand, zu der Vermeidung von Arbeitskämpfen beizutragen, als die ganz außenstehenden Ladungsbeteiligten. Trotzdem kann dieser Grund nicht hinreichen, rechtspolitisch die Haftung des Frachtführers für solche Ereignisse zu fordern, denn eine Wirkung erzieherischer Natur dürfte bei der Eigenart der Lage, insbesondere der doch nur sehr relativen Beherrschung der Gefahr durch den Frachtführer nicht zu erwarten sein; schon im eigenen Interesse wird jener die Vermeidung solcher Vorkommnisse nach Möglichkeit erstreben. Andererseits erscheint auch der Gedanke der Gefahrtragung[39]) geeignet, es zu rechtfertigen, wenn an der Tragung dieser, heute allen gewerblichen Unternehmungen mehr oder weniger eigentümlichen Gefahren, auch der andere Teil, also die Ladungsbeteiligten, herangezogen werden. Somit finden auch die Freizeichnungen von der Vertretung der Folgen von Arbeitskämpfen ihre rechtspolitische Rechtfertigung.

bb) Wenn sich der Frachtführer freizeichnet von den bestimmten Arten der Beförderung, insbesondere dem Seefrachtverkehr, eigentümlichen Gefahren (oben S. 37 a) bb), so liegen die Dinge hier ebenso, wie bei den soeben erwähnten Haftungsbeschränkungen. Soweit nicht Fälle höherer Gewalt vorliegen, greift der Grundsatz der Gefahrtragung[40]) durch, so hinsichtlich Strandungen und Kollisionen. Das unmittelbare Eigeninteresse des Frachtführers bietet einen ausreichenden Schutz gegen eine Minderung der Verkehrssicherheit. Rechtspolitisch sind die

[38]) Vergl. Heinz S. 23, Schaps I § 606 A. 35.
[39]) Vergl. Müller-Erzbach im Arch. Ziv. Prax. 106 S. 315 ff., insb. S. 354 ff.
[40]) Vergl. Müller-Erzbach im Arch. Ziv. Prax. 106 S. 354 ff.

fraglichen Klauseln somit als unbedenklich zu bezeichnen [41]). Das deutsche „Einheitskonossement" enthält diese, sowie die unter aa) behandelten Klauseln im wesentlichen in Regel II Z. 1 u. 2.

cc) Schwieriger erscheint die Stellungnahme hinsichtlich des Haftungsausschlusses für Gefahren, die der Ladung von dem Transportmittel selbst drohen (oben S. 37 a) cc). Hier fühlt man sich besonders veranlaßt, die Haftung des Frachtführers als das Natürliche anzusehen, zumal der Frachtführer die betreffenden Gefahren in besonderem Maße beherrscht. Andererseits hat gerade hier der Gedanke der Gefahrtragung [40]) seine besondere Bedeutung: Der Verkehr, der an allen Vorteilen moderner Verkehrstechnik teilnimmt, soll auch die durch sie geschaffenen Gefahren mit tragen helfen. Da zudem die fraglichen Ereignisse sich meist auch für den Frachtführer selbst als ein Unglücksfall darstellen, der sein Unternehmen schädigt, wie etwa das Platzen eines Schiffskessels oder ein Wellenbruch, so ist durch sein unmittelbares Eigeninteresse dem Verkehr eine Garantie dafür geboten, daß nicht eine Einschränkung der erforderlichen Sicherheitsmaßregeln zu einer Minderung der Transportsicherheit führt. Wenn also Schäden, die aus derartigen Ursachen für die Ladung entstehen, abgewälzt werden, so liegt kein Anlaß vor, ein derartiges Verhalten rechtspolitisch irgendwie zu verurteilen [42]). Auch das „Einheitskonossement" enthält diese Klauseln [43]).

b) Eine Abwälzung der Beweislast kann erfolgen auch hinsichtlich Transportgefahren besonderer Natur (oben S. 37 b), und zwar:

aa) Begründet in der besonderen Beförderungsart (oben S. 37 b) aa). Wer der billigeren Fracht wegen seine Waren in offenen Wagen oder als Deckladung befördern läßt, kann nicht erwarten, daß der Frachtführer für die vereinnahmten geringen Frachtsätze bereit ist, die, durch die vom Absender gewählte Art der Beförderung gesteigerte Gefahr zu tragen. Daß diese Art von Haftungsbeschränkungen rechtpolitisch begrüßt werden muß, bedarf weiter keines Beweises. Auch das Gesetz kennt in § 459 H. G. B. und § 59 B. Sch. G. entsprechende Bestimmungen, und das „Einheitskonossement" enthält sie in Regel V, 2. Die Klauseln dienen ausschließlich dem Verkehrinteresse [44]). Würde man sie verbieten, so wäre der Erfolg, daß der Frachtführer wegen des höheren Risikos auch höhere Frachten verlangen müßte; damit würde das wirtschaftliche Interesse, das an diesen besonderen Beförderungsarten vorzüglich für geringwertige, wenig tragfähige Güter besteht,

[41]) Vergl. Voigt, Die neuen Unternehmungen . . . . S. 24 f.
[42]) Vergl. Voigt, Die neuen Unternehmungen . . . . S. 24.
[43]) „Einheitskonossement" Regel II Z. 3.
[44]) Vergl. Gütschow S. 141.

in Wegfall kommen, womit dem Verkehr nicht gedient wäre. Die besagten Klauseln müssen also rechtspolitisch günstig gewertet werden. Da sie nur die Haftung in betreff der durch die besonderen Beförderungsarten bewirkten Schäden aufheben, ist zu Befürchtungen, daß es der Frachtführer seinerseits an der nötigen Sorgfalt fehlen lasse, kein Anlaß.

bb) Ähnliches gilt für die Freizeichnung von Schäden, die zurückzuführen sind auf die Natur des Frachtgutes, der zufolge es als durch den Transport in besonderem Maße gefährdet erscheint (oben S. 37 b), bb). Auch diese alten Klauseln bewirken eine Umkehrung der Beweislast. Wenn nämlich beispielsweise bei einem Transport von Glaswaren sich der Frachtführer durch die Klausel „frei von Bruch" von der Glaswaren auf dem Transport eigentümlichen Gefahr des Zerbrechens freigezeichnet hat, so wird vermutet, daß Verluste auf dieser eigentümlichen Gefahr beruhen und durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. Will der Absender den Schaden dennoch ersetzt verlangen, so muß er nachweisen, daß für den Schaden im konkreten Falle nicht die spezifische Transportgefahr ursächlich war, sondern, daß er in einer Nachlässigkeit des Frachtführers seinen Grund hat. Rechtspolitisch erscheinen diese Klauseln wünschenswert [45]). Auch die deutsche Gesetzgebung weist entsprechende oder ähnliche Bestimmungen auf [46]). Würden sie fehlen, so könnte es unter Umständen schwer fallen, für Güter, die in so erhöhtem Maße durch den Transport gefährdet werden, einen Frachtführer zu finden, da dieser bei den dauernd zu erwartenden Verlusten oder Beschädigungen häufig in die Lage käme, den mißlichen Entlastungsbeweiß führen zu müssen, oder er würde nur gegen entsprechend erhöhte Frachtsätze sich zu dem Transport von Gütern verstehen, von denen er Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten erwarten muß. Auch würde der Frachtführer in diesem Falle mit Recht besonders hohe Anforderungen an eine gute Verpackung stellen müssen, die auch höhere Versandkosten bedingen würde. Damit ergibt sich, daß ein Verzicht auf die erwähnten Klauseln nur durch erhöhte Beförderungskosten der betreffenden Güter erkauft werden könnte, woran niemand interessiert ist. Sie sind also rechtspolitisch erwünscht.

cc) Die letzte hierher gehörende Gruppe von Freizeichnungen betrifft Schäden, die auf Handlungen oder Unterlassungen des Absenders zurückzuführen sind [47]). Sie sind ihrer Natur nach durch

[45]) Vergl. Gütschow S. 141 f., Heinz S. 23, Lewis S. 10 f., Wüstendörfer I S. 593 f., Pappenheim III S. 481, Voigt, Die neuen Unternehmungen . . . . S. 15, 25 f.

[46]) Vergl. § 456, 459 H. G. B., § 84, 86 f. E. V. O., § 59 B. Sch. G.

[47]) Näheres über die Art der Klauseln oben S. 37 b) cc. Vergl. dazu auch Müller-Erzbach im Arch. Ziv. Prax. 106 S. 426.

die Sorgfalt des Frachtführers nicht abwendbar, gehen vielmehr gerade von dem Lebenskreis des Absenders aus. Sie haben wie die Klauseln zu bb) nur beweisrechtlich-formelle Bedeutung, keine materielle. Auch sie bestehen ausschließlich im Interesse des Verkehrs. Kein Frachtführer würde sich darauf einlassen können, Güter in mangelhafter Verpackung anzunehmen, soweit eine solche zum Schutze gegen die Transportgefahren erforderlich, denn die dadurch gesteigerte Transportgefahr würde ihn gesteigerten Schadenersatzansprüchen aussetzen. Selbst wenn ihm aber die Exkulpation gelingt, so hätte er doch die Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten dieses Exkulpationsbeweises zu tragen. Durch die besagten Klauseln wird es daher dem Frachtführer erst ermöglicht, auch mangelhaft verpackte, schlecht adressierte, nicht dauerhaft markierte Güter zur Beförderung annehmen zu können. Rechtspolitisch gesehen sind solche Freizeichnungen nur von Vorteil. Denn während sonst beispielsweise nur gutverpackte Güter transportfähig wären, sind es so auch mangelhaft verpackte Sendungen. Der Verkehr hat damit das Wahlrecht, welche Beförderungsart er wählen will, und ob ihm die Ersparnis an Verpackungskosten wichtiger erscheint, als die damit verbundenen Nachteile der beschränkten Haftung. Da es sich dabei um die Interessen der Beteiligten handelt, unterliegt es keinem Zweifel, daß sie den wirtschaftlich zweckmäßigeren Weg wählen werden. Ebenso, wie mit der Frage der mangelhaften Verpackung liegt es mit Schäden, hervorgehend aus ungenügender Markierung und Adressierung, aus vom Ladungsinteressenten zu bewirkender Be- und Entladung, sowie aus mangelhafter Begleitung, soweit der Transport einer solchen bedarf. Alle diese Haftungsbeschränkungen sind rechtspolitisch wünschenswert [48]). Auch das „Einheitskonossement" enthält in Regel II Z. 4 diesbezügliche Bestimmungen.

4. Um eine Abänderung der gesetzlichen Haftungsvoraussetzungen handelt es sich auch, wenn die für Kostbarkeiten geltenden Sonderbestimmungen [49]) ein erweitertes Anwendungsgebiet erfahren, da damit der Kreis der Frachtgüter für die nur bei Deklarierung gehaftet wird, eine Ausdehnung erfährt. Derartige Klauseln unterliegen keinen Bedenken; im Gegenteil, sie erscheinen im Verkehrsinteresse geboten. Denn durch eine genaue Begrenzung des relativen Begriffes der „Kostbarkeit" wird eine größere Rechtssicherheit geschaffen, die stets von Vorteil ist. Aber davon abgesehen, erscheint es im Interesse einer genauen Kalkulation des Frachtführers billigenswert, wenn die für Kostbarkeiten gegebene Regelung eine Ausdehnung erfährt. Denn wenn

[48]) Vergl. Gütschow S. 141, Voigt, Die neuen Unternehmungen . . . . S. 26.
[49]) Vergl. § 429 A. 2, 607 H. G. B., § 58 A. 3 B. Sch. G. u. a.

etwa das „Hamburg-Bremer Konossement“ [50]) bestimmte, daß alle Gegenstände, deren Wert pro Kollo 2000 Mk. übersteige, als Kostbarkeiten zu gelten hätten, so hat damit der Frachtführer die Gewißheit, daß der Höchstbetrag seiner Haftung pro Kollo 2000 Mk. beträgt; andernfalls hätten ihm die Kolli als Wertsachen deklariert werden müssen, und er wäre dann in der Lage gewesen, ihnen eine erhöhte Sorgfalt zuzuwenden, um Verluste zu verhindern [51]). Wenn aber der Frachtführer schon die Haftung übernimmt, so daß er sich versichern muß, so wird ihm damit die Möglichkeit zu einer wirtschaftlicheren Höchstversicherung geboten, als wenn er diese ganz ohne Unterlagen bewirken muß. Hat er beispielsweise 100 Kolli, von denen keins deklariert ist, so weiß er, daß er etwa pro Kollo höchstens 2000 Mk. Ersatz leisten muß, wenn diese Summe als Kriterium für den Begriff der Kostbarkeit dienen soll. Er ist also bei einer Maximalversicherung von 100×2000 gleich 200 000 Mk. auf jeden Fall gedeckt. Daß für die höher wertigen Güter damit ein Deklarierungszwang geschaffen wird, fällt nicht ins Gewicht, soweit nicht die betreffende Kostbarkeitsgrenze ungebührlich niedrig angesetzt ist und damit der Kreis der deklarierungspflichtigen Werte ein zu großer wird, was kaum vorkommen dürfte. Andererseits ist eine etwas sorgfältigere, wenn auch schwerfälligere Abfertigung solcher hochwertigen Güter am Platze, da die Verkehrssicherheit dadurch gehoben wird, die entstehenden erhöhten Unkosten aber auch diesen tragfähigen Gütern zur Last gelegt werden können. Nur eine generelle Deklarierung erscheint unerwünscht der Leichtigkeit des Verkehrs halber; eine partielle für wertvolle Güter erscheint durchaus geboten.

Im ganzen erscheint eine Ausdehnung des Begriffes der Kostbarkeit rechtspolitisch in günstigem Lichte [52]), da kaum eine Erschwerung der Abfertigung bewirkt wird, die Möglichkeit der Kostenersparnis gegeben, und zugleich die Sicherheit des Transportes insofern erhöht wird, als die deklarierten Wertgüter eine besonders sorgsame Behandlung erfahren können. Damit wird zugleich dafür gesorgt, daß das richtige Verhältnis zwischen dem Wert des Objekts und den seinetwegen getroffenen Vorkehrungen und Sicherheitsmaßregeln gewahrt bleibt, banal ausgedrückt, daß man weder mit Kanonen nach Spatzen schießt, noch mit Schrot auf Elefanten [53]).

---

[50]) Von 1886. Abgedruckt b/Wüstendörfer I Anlage 6. Vergl. auch Gütschow S. 141.

[51]) Das ist auch der gesetzgeberische Gedanke, der in allgemeinerer Form in § 254 B. G. B. zum Ausdruck gekommen ist.

[52]) Vergl. Voigt, Die neuen Unternehmungen . . . . S. 29.

[53]) Vergl. auch „Einheitskonossement“ Regel V, 1.

II. An die die Voraussetzungen der Frachtführerhaftung beschränkenden Vereinbarungen schließen sich als zweite größere Gruppe diejenigen an, die den Umfang der Haftung modifizieren. Das H. G. B. objektiviert diesen Umfang in § 430, 611 dahin, daß der „gemeine Handelswert" zu ersetzen ist. Ebensogut kann eine andere Objektivierung stattfinden, indem etwa an die Stelle des „gemeinen Handelswertes" der „Kostpreis"[54]) tritt; wie das im einzelnen geschieht, ist weit weniger wichtig, als daß überhaupt eine Objektivierung stattfindet, denn eine solche schafft klare Verhältnisse und wirkt auf eine Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten hin[55]). Im übrigen wird der Höhe des zu leistenden Ersatzes vielfach eine summenmäßige Grenze gesetzt, die regelmäßig zugleich eine materielle Einschränkung der Haftung bedeutet.

Diese Klauseln sind geeignet, die Abfertigung der Sendungen sehr zu erleichtern. Der Frachtvertrag wird durch sie stark typisiert, weil der Verschiedenwertigkeit der Güter in Bezug auf den Frachtvertrag eine Grenze gesetzt wird, indem es etwa Gegenstände, deren Wert über x Mk. pro kg beträgt, für den Frachtführer sozusagen nicht gibt. Er braucht also bei der ganzen Risikoberechnung und der Umwälzung der Risikokosten nur auf diesen fiktiven Höchstwert Rücksicht nehmen. Hat er etwa einen Transport von 6 Kollis, deren „spezifische Werte" (Wert pro kg) ½ x, ¾ x, 1 x, 2 x, 5 x und 10 x Mk. betragen, so braucht er zwecks einer gerechten Risikoverteilung, die sonst schwierig sein würde, die höherwertigen Güter nicht gesondert berücksichtigen. Denn für seine Haftung im Falle von Schäden und Verlusten gibt es eben nur Güter von x Mk. oder geringerem Wert. Er wird also in dem gebildeten Beispiel die Güter vom spezifischen Werte x, 2 x, 5 x und 10 x Mk. mit dem gleichen Risikozuschlag belasten, denn seine Haftung ist bei allen die gleiche, nämlich x Mk. Was die anderen Fälle anbelangt, wo die spezifischen Werte ½ x und ¾ x Mk. betragen, wird es in einem Falle, wie dem gewählten Beispiel, wohl möglich sein, auch diese Güter mit dem gleichen Risikozuschlag, wie die anderen, zu belasten, denn hier ist die Differenz zu ihren Ungunsten verhältnismäßig gering, und Deklarierungen könnten mehr Kosten verursachen als gespart würden. Anders etwa bei Gütern im spezifischen Werte von nur $^1/_{10}$ x Mk. Hier wäre deren Belastung durch einen zehnfach höheren Risikozuschlag, als den ihrem Werte entsprechenden, zu hoch und würde sich bei ihrem geringen Werte unangenehm bemerkbar machen.

Daraus ergibt sich, daß nur da, wo die vertraglich fixierte Haftungsgrenze erheblich über den durchschnittlichen Wert der

[54]) So „Einheitskonossement" Regel XIII.

[55]) Vergl. Schaps I § 606 A. 75, Mittelstein B. Sch. G. I § 58 A. 3b, insb. aber Müller-Erzbach II Kap. 143 V und in Z. f. H. R. 86 S. 121 ff.

Transportgüter hinausgeht, der Frachtführer überhaupt eine unterschiedliche Behandlung der verschiedenen Güter hinsichtlich der Risikoumlage wird machen müssen, die dann Wertdeklarationen zur Voraussetzung hat. Wo die Haftungsgrenze tief liegt, da kann er unbedenklich davon absehen und alle Frachtgüter dem Gewicht entsprechend pro kg mit dem gleichen Risikozuschlag belasten. Jegliche Wertdeklarierungen werden damit überflüssig, was eine leichte und schnelle Abfertigung gewährleistet.

Wie steht es mit dem Moment der Billigkeit? Hier hat die allgemeine rechtspolitische Beleuchtung oben S. 57 ff. gezeigt, daß die Unkenntnis des Wertes der Frachtgüter zu der unwirtschaftlichen Form der Höchstversicherung nötigt. Diese wird zwar auch nach der Beschränkung der Haftung auf Höchstbeträge gewählt werden müssen; dennoch ist diese von Vorteil. Mit dem Höchstbetrage der Haftsumme ist zugleich eine feste Unterlage für die Versicherungsnahme gegeben. Wenn der Frachtführer x kg an einem Tage befördert und seine Haftung auf y Mk. pro kg beschränkt hat, so ergibt eine einfache Multiplikation, daß er mit einer Maximalversicherung auf ein Objekt von x . y Mk. gedeckt ist. Freilich wird auch eine solche Versicherung immer noch unwirtschaftlich sein, denn es ist anzunehmen, daß nicht alle Transportgüter den Wert von y Mk. pro kg erreichen; häufig wird also auch hierbei noch ein zu hohes Risiko unter Versicherung gebracht werden. Aber die hier entstehenden unwirtschaftlichen Ausgaben werden verhältnismäßig gering sein gegenüber dem Falle der Frachtführerhaftung bis zum gemeinen Handelswert. Denn hier ergibt sich folgende Rechnung, wenn man einen Transport von x kg und einem durchschnittlichen gemeinen Handelswert von y Mk. pro kg annimmt und als Kostbarkeiten etwa Werte von 10 y Mk. pro kg ansieht. Wenn hier der Frachtführer mit Kostbarkeiten (10 y Mk. pro kg) nicht zu rechnen braucht, denn solche hätten ihm deklariert werden müssen, um ihn haftbar zu machen, so muß er doch darauf gefaßt sein, einmal eine ganze Sendung zu transportieren, die einen gemeinen Handelswert von 9 y Mk. pro kg aufweist, also knapp an dem Kostbarkeitsbegriff vorbeigeht. Theoretisch würde er daher in unserem zweiten Beispiel volle Deckung nur bei einer Maximalversicherung von x . 9 y Mk. finden [56]); wenn dann im konkreten Falle etwa, wie angenommen, der durchschnittliche gemeine Handelswert der Transportgüter nur y Mk. pro kg beträgt (was der Frachtführer natürlich nicht weiß), so ist eine 9 mal zu hohe Versicherung genommen worden [56]), deren Kosten der Verkehr zu tragen haben wird.

[56]) Das Beispiel ist absichtlich kraß gewählt. In der Praxis braucht weder die Differenz so groß zu sein, noch wird man die theoretisch in Höhe von x . 9 y M gebotene Maximalversicherung ganz so hoch zu nehmen brauchen.

Damit ergibt sich, daß die Beschränkung der Frachtführerhaftung auf einen Höchstbetrag eine steigende Verbilligung der für die verbleibende Haftung vom Frachtführer aufzuwendenden Versicherungskosten gestattet; die Maximalversicherung wird dadurch ihrer Unwirtschaftlichkeit mehr oder weniger beraubt. Es läßt sich also feststellen, daß eine Verbilligung der Transportkosten durch derartige Freizeichnungen möglich ist.

Es bleibt noch zu erörtern, ob die Beschränkung der Haftung auf einen Höchstbetrag eine Minderung der Transportsicherheit besorgen läßt. Dies wird, auch abgesehen von dem erzieherischen Charakter der Konkurrenz, insoweit nicht der Fall sein, als die verbleibende Ersatzverbindlichkeit des Frachtführers so hoch ist, daß sie im Verhältnis zu dem aus der Beförderung sich ergebenden Reingewinn ins Gewicht fällt[57]). Eine feste Grenze besteht in dieser Richtung nicht, und es ist erwünscht, wenn die Maximalbeträge nicht zu weit hinter dem durchschnittlichen gemeinen Handelswert der beförderten Frachtgüter zurückbleiben. Immerhin wird sich nicht leugnen lassen, daß selbst eine so weit gehende Beschränkung der Haftung, wie die auf die Frachtrate, noch einen nicht ganz unerheblichen Schutz gegen Nachlässigkeiten und Verminderung von Präventivmaßregeln bieten wird. Denn der Frachtführer wird bei Verlusten nicht nur keinen Gewinn machen — und darauf ist sein Unternehmen doch gerichtet —, sondern sogar mit Verlust arbeiten, da er seine Unkosten umsonst verausgabt hat. Beträgt beispielsweise der Reingewinn des Frachtführers 25 % der vereinnahmten Bruttofrachtrate, so ist bei Verlust des Frachtgutes sein Geschäft fehlgeschlagen. Er haftet in Höhe der Frachtrate und hat nicht nur keine 25% Reingewinn gemacht, sondern 75% der Fracht, die seine Unkosten verschlingen, zugesetzt. Und er müßte ein schlechter Geschäftsmann sein, wenn solche Mißerfolge ihn nicht zu einem höheren Grade von Sorgfalt anspornen würden, der eine gesteigerte Verkehrssicherheit garantiert.

Während es immerhin in dem Falle, in dem die Beförderungskosten zugleich die Höchstgrenze der Haftsumme bilden[58]), schon zweifelhaft erscheinen kann, ob das unmittelbare Interesse bei der

[57]) Die „Hague Rules 1921" Art. IV sect. 4 verbieten, das Maximum unter 100 £ zu fixieren pro Kollo. Das „Einheitskonossement" gibt dagegen in Regel XIII nur eine Generalklausel: In N. D. L.-Konossementen beispielsweise finden sich demgemäß Höchstwerte von 250 $, 20 £, 1000 Mk. pro Kollo.

[58]) Die zu Grunde liegende Erwägung des Frachtführers ist die, daß er nicht mehr zusetzen will, als er gewinnen kann. Als Haftungsgrundlage sind die Beförderungskosten insofern geeignet, als dann für Güter, die viel Fracht zahlen, auch entsprechend hoch gehaftet wird. (Der Mangel dieser an sich gerechten Haftungsgrundlage liegt aber darin, daß der Wert der Güter unberücksichtigt bleibt.)

geringen Haftung noch eine genügende Verkehrssicherheit gewährleistet, läßt sich ganz allgemein sagen, daß die Festsetzung einer Höchstsumme, wenn sie nicht gar zu gering bemessen ist und damit praktisch auf einen Haftungsausschluß hinausläuft, die Verkehrssicherheit, ganz abgesehen von dem erzieherischen Einfluß des Wettbewerbes, nicht ungünstig beeinflussen wird. Insbesondere der häufig begegnende Höchstsatz von 1,20 Mk. pro kg oder 60 Mk. pro 50 kg unterliegt keinerlei Bedenken. Derartige Beschränkungen der Haftungshöhe verfolgen lediglich den billigenswerten Zweck, den Frachtführer gegen Ersatzansprüche zu schützen, die in gar keinem Verhältnis mehr zu den ihm aus der Beförderung erwachsenden Gewinnmöglichkeiten stehen würden; sie stellen durch Ausschaltung dieser zu spekulativen Momente seine Kalkulation auf eine sichere Grundlage.

Wenn aber unter solchen Freizeichnungen die Verkehrssicherheit nicht leidet, wohl aber eine leichtere, schnellere und billigere Beförderung ermöglicht wird, so sind sie, rechtspolitisch gesehen, nur erwünscht [59]).

III. Wenn eine maßvolle Beschränkung des Umfanges der Frachtführerhaftung somit rechtspolitisch günstig zu werten ist, so liegen die Dinge noch ganz anders da, wo die Frachtführerhaftung völlig ausgeschlossen ist.

a) Das kann einmal unbedingt geschehen und im Einzelfalle entweder ausdrücklich gesagt sein, oder in der Weise erfolgen, daß zwar formell eine Haftung bestehen bleibt, die aber materiell auf einen so geringen Betrag beschränkt ist, daß sie praktisch einer reinen Freizeichnung gleich steht; auch durch die oben erwähnte [60]) absolute Umkehrung der Beweislast kann praktisch unter Umständen der gleiche oder doch ein ähnlicher Zustand geschaffen werden. Hier sind zwar alle Hemmungen beseitigt, die eine billige und schnelle Beförderung hindern könnten. Aber es fehlt das „unmittelbare" Interesse des Frachtführers an einer ausreichenden Transportsicherheit, wenn es auch durch das „mittelbare" Interesse, das der Frachtführer der Konkurrenz halber an dieser hat, ersetzt werden kann und bei den heutigen Verhältnissen in der Regel ersetzt werden wird. Erwähnt sein mag, daß eine völlige Freizeichnung von jeder Haftung nur selten vorkommt; unter besonderen Umständen kann auch wohl einmal ein Fall eintreten, in dem gegen sie nichts einzuwenden ist. Im allgemeinen erscheint sie jedoch rechtspolitisch recht bedenklich [61]).

[59]) Vergl. Voigt, Die neuen Unternehmungen . . . . S. 29, Wüstendörfer I S. 544 f., Heinz S. 47, Boyens, Gutachten S. 80. A. A. Pappenheim in Verh. d. 28. Jur.-Tg. III S. 181.

[60]) Vergl. oben S. 76 f.

[61]) Vergl. Ritter II § 87 A. 3, Boyens II S. 108 und Wüstendörfer I S. 378 versagen ihr die Rechtswirkung; dagegen mit Recht Heinz S. 22.

b) Im Zusammenhang damit ist noch der Versicherungsklausel[62]) zu gedenken, die einen bedingten Ausschluß jeder Haftung herbeiführt. Sie bringt die schärfste Scheidung hinsichtlich der Mittel der Gefahrenbekämpfung. Soweit sie durch die Repressivmaßnahmen der Versicherung erfolgen kann, wird sie den Ladungsinteressenten zugewiesen, so daß dem Frachtführer nur die präventive Gefahrenbekämpfung verbleibt, ohne daß unmittelbar eine Gewähr dafür geboten ist, daß dieser nicht jetzt seine Präventivmaßnahmen „abbaut" und damit alle unerwünschten Folgen mangelnder Transportsicherheit Platz greifen können. Im übrigen trifft für sie das soeben unter a) gesagte zu. Die rechtspolitische Stellungnahme zu der „Insurance clause" kann unter diesen Umständen nicht zweifelhaft sein. Sie erscheint bedenklich[63]). Das „Einheitskonossement" enthält sie nicht mehr.

IV. Von den sonstigen Freizeichnungen hatten oben auf S. 39 noch die Deviationsklauseln, die für die Seeschiffahrt bedeutsam sind, Erwähnung gefunden. Die rechtspolitische Würdigung wird hier zwei Fälle auseinander halten müssen: Die Deviation zur Rettung von Menschenleben einerseits und eine solche zur Rettung von Eigentum andererseits.

a) Soweit es sich um die Rettung von Menschenleben handelt, entspricht es nur den Grundsätzen der Humanität, alles zur Hilfe aufzubieten[64]). Es erscheint weder billig, noch rechtspolitisch geboten, den Frachtführer für unter solchen Umständen entstehende Ladungsschäden haften zu lassen. Wenn er, der schon sein Schiff riskiert, noch der Gefahr von Schadenersatzansprüchen seitens der Ladungsinteressenten ausgesetzt würde, so könnte das in solcher Lage, die gerade Wagemut erfordern mag, den Frachtführer bedenklicher machen, als es wünschenswert erscheinen muß. Sein Schiff würde er vielleicht ohne Überlegung aufs Spiel setzen, aber die Vertretung der beim Rettungswerk der Ladung zustoßenden Schäden würde doch unangebracht sein. Der Frachtführer und seine Leute werden zudem im eigenen Interesse so vorsichtig zu Werke gehen, als es die Lage der Dinge gestattet, so daß eine besondere Gefährdung der Ladungsbeteiligten nicht zu besorgen steht. Der in der Freizeichnung des Frachtführers zum Ausdruck gelangende Grundsatz, daß in solchen Fällen jeder den ihn treffenden Schaden selbst tragen soll, wird damit rechtspolitisch gesehen Beifall finden müssen[65]).

---

[62]) Nach Schaps I § 606 A. 34 auch „parasitic clause" genannt.

[63]) Vergl. Pappenheim III S. 490 ff., Heinz S. 22; Boyens II S. 108 hält sie für rechtsunwirksam. (Vergl. A. 61.)

[64]) Die Seeversicherung läßt diesen Fall ausdrücklich nicht präjudizierlich sein. Vergl. § 814 A. 2 Z. 3 H. G. B.

[65]) Vergl. Wüstendörfer I S. 606 ff., Voigt, Die neuen Unternehmungen . . . . S. 23, Lewis S. 26 ff.

b) Anders da, wo es sich nur um Maßnahmen zur Rettung von Eigentum handelt. Hier liegen die Dinge schon insofern anders, als dem Seefrachtführer hoher Bergelohn zufällt, wenn die Rettung gelingt; der Seefrachtführer ist also finanziell interessiert. Für ihn bedeutet ein derartiges Unternehmen eine mehr oder weniger gewagte Spekulation: Er setzt sein Schiff einer besonderen Gefahr aus in der Hoffnung auf einen Extragewinn. Diese Gewinnchance wird ihn geneigter machen, Gelegenheiten zur Bergung auszunutzen.

Ganz anders stehen dazu die Ladungsbeteiligten. Finanziell interessiert sind sie an der Bergung nicht, da ihnen von dem Bergelohn kein Anteil gebührt. Im Gegenteil, ihre Waren werden den Gefahren des Bergungsunternehmens [66]) ausgesetzt, ohne daß ihnen für die damit bedeutend erhöhten Gefahren der Reise eine Vergütung zuteil wird, eine Prämie für das Risiko zufällt, dem sie sich unterziehen. Eine Bergung liegt also durchaus nicht im Interesse der Ladungsinteressenten.

Vom höheren Standpunkte der Allgemeinheit aus muß die Erhaltung bestehender Werte und damit an sich die Bergung wünschenswert erscheinen. Es fragt sich somit nur, ob rechtspolitisch die Freizeichnung des Frachtführers von der Tragung der im Verlaufe der Bergung den Ladungsinteressenten zustoßenden Schäden geboten erscheint. Die Frage ist zu verneinen. Die Ladungsbeteiligten sind an der Bergung fremder Güter auf Kosten des sicheren Transportes der eigenen Ladung durchaus nicht interessiert [67]). Hält der Seefrachtführer die Bergung dennoch für geboten, so mag er auch alle daraus entstehenden Schäden tragen, denn ihm fällt andererseits aller Gewinn zu. In solchen Fällen aber gilt der Satz: „Eigenes Interesse — eigene Gefahr" [68]). Diese Regelung ist schon deswegen wünschenswert, weil sie allein ein wirtschaftliches Verhalten in Bergungssachen gewährleistet. Bei der Feststellung, ob eine Bergung im Einzelfalle geboten ist, darf aber nicht nur der Wert des eingesetzten Schiffes in Betracht gezogen werden, sondern auch der seiner Ladung. Besteht aber für die der Ladung zustoßenden Schäden keine Haftung des Frachtführers, so besteht die Gefahr, daß das Ladungsrisiko bei der Frage der Zweckmäßigkeit der Bergung keine Berücksichtigung findet; das wäre aber objektiv betrachtet höchst unerwünscht. Somit ergibt sich, daß, rechtspolitisch betrachtet, eine Freizeichnung von den im Ver-

[66]) Vergl. Voigt, Die neuen Unternehmungen . . . . S. 24.

[67]) A. A. Wüstendörfer I S. 607, der davon ausgeht, daß die Ladungsbeteiligten auch Vorteil von Bergungen haben, da auch die eigene Ladung in Seenot geraten kann, und daß Vorteil und Nachteil sich ausgleichen. Dies ist offenbar falsch, da sie in diesem Falle hohen Bergelohn für ihre Rettung zahlen müssen, in jenem leer ausgehen.

[68]) Vergl. Müller-Erzbach im Arch. Ziv. Prax. 106 S. 343.

laufe einer Bergung von Sachgütern der Ladung zustoßenden Schäden bedenklich ist und keine Billigung finden kann [69]). Nur wenn der Berger, der alle Vorteile des Unternehmens hat, auch alle daraus entstehenden Nachteile vertreten muß, ist eine Gewähr für ein rationelles Verfahren in Bergungsachen gegeben, das alle für und gegen sprechenden Momente berücksichtigt.

Gleichwohl hat die Harter Act sect. 3 sich nicht darauf beschränkt, bei Deviationen zur Rettung von Menschenleben den Reeder von der Vertretung entstandener Ladungsschäden zu befreien, sondern hat dasselbe für Deviationen zur Rettung von Eigentum bestimmt. Die gleiche Bestimmung findet sich auch in den Nachbildern der Harter Act [70]), dem „Einheitskonossement" [71]), sowie den Hague Rules 1921 [72]). Vielleicht deswegen, weil es sich bei einer Rettung von Eigentum aus Seenot zumeist auch um Menschenleben handeln wird.

c) Als viel harmloser, als es zunächst scheinen mag, wird man hingegen die ganz allgemeine Deviationsklausel ansehen dürfen, die das Anlaufen beliebiger Häfen gestattet [73]). Eine besondere Gefährdung der Ladung hat sie nicht zur Folge. Allerdings kann die Reisedauer eine Verlängerung erfahren, andererseits liegt es auch im Interesse der Ladungsbeteiligten, wenn etwa zur Ergänzung der Ladung ursprünglich nicht vorgesehene Häfen angelaufen werden können, da die somit ermöglichte Verteilung der Reiseunkosten auf eine größere Zahl von Ladungsinteressenten einen niedrigeren Frachtenstand ermöglichen wird. Da von der Klausel dem Verkehr im allgemeinen kein Schaden droht, wenn sie auch andererseits nicht als direkt erwünscht gelten muß, wird man sie als unbedenklich bezeichnen können [74]). Auch das „Einheitskonossement" von 1912 enthält in Regel IV die betreffende Bestimmung.

Damit mag die spezielle rechtspolitische Beleuchtung einzelner Haftungsbeschränkungen abgeschlossen sein. Wenn sie sich auf die wichtigeren und häufiger vorkommenden Freizeichnungen beschränken mußte, so lag das teils an der Eigenart des Stoffes, teils an den dieser Abhandlung gezogenen räumlichen Grenzen. Eine erschöpfende Würdigung aller Haftungsbeschränkungen erscheint aber auch nicht nötig, denn die für die rechtspolitische Beurteilung leitenden Gesichtspunkte sind überall dieselben: Ermöglicht eine Beschränkung

[69]) Vergl. Boyens, Gutachten S. 74, Lewis S. 27 f., Voigt, Die neuen Unternehmungen . . . . S. 23 f., A. A. Wüstendörfer I S. 607.

[70]) Sea-Carriage of Goods Act 8 (2) i. Water-Carriage of Goods Act v. 1910 7.

[71]) „Einheitskonossement" Regel IV.

[72]) „Hague Rules" A. IV, 2, 1.

[73]) „With liberty to call at any ports".

[74]) Vergl. Wüstendörfer I S. 607 (zustimmend), Voigt, Die neuen Unternehmungen . . . . S. 21 f. (ablehnend).

der Frachtführerhaftung eine Verbilligung, Beschleunigung oder Erleichterung des Verkehrs, ohne die Transportsicherheit zu gefährden, so wird sie Beifall finden; anderenfalls nicht.

Nicht dagegen kann für die rechtspolitische Beleuchtung die gesetzliche Regelung maßgeblich sein; wird diese auch in ihr Gegenteil verkehrt [75]), so ist das an sich kein Grund, einen ablehnenden Standpunkt einzunehmen. Andererseits wäre jede fortschrittliche Entwicklung des Rechts unterbunden; und doch kommt es gerade darauf an, eine Regelung zu finden, die sich mit den Bedürfnissen des Lebens am besten deckt, die seinen Interessen gerecht wird. Man wird auch Pappenheim nicht beistimmen können, wenn ihn sein Kampfeseifer gegen die Haftungsbeschränkungen einmal zu der Äußerung veranlaßt [76]): „Gewiß ist es bequemer und billiger, wenn alle Schadenersatzansprüche und -prozesse eliminiert und durch die ohnehin regelmäßig im Hintergrunde stehenden Versicherungsansprüche ersetzt würden. Aber unser Rechtsgefühl würde auf das schwerste verletzt werden durch eine Regelung, welche die Kosten und das Risiko der Versicherungsnahme dem Gefährdeten aufbürdete, um einen fahrlässig oder vorsätzlich Schädigenden frei ausgehen zu lassen, und vorläufig sind wir denn doch noch nicht so weit gelangt, daß die Gesetzgebung ausschließlich als Dienerin wirtschaftlicher Interessen tätig zu sein hätte." Wenn eine neue Regelung sich als „bequemer und billiger" erweist, so würde sie doch, falls ihr nicht andere gewichtige Nachteile gegenüberstehen, zu begrüßen sein [77]). Die Berufung allein auf das Rechtsgefühl kann dagegen nicht als ein hinreichendes Argument gegen eine sich als zweckmäßig erweisende Regelung angesehen werden [78]). Denn in solchen Fällen wäre die Gefahr doch zu groß, daß hier das Rechtsgefühl nur infolge der Gewöhnung an die gesetzlich festgelegte Regelung reagiert. Wenn endlich Pappenheim meint, wir wären vorläufig noch nicht so weit gelangt, „daß die Gesetzgebung ausschließlich als Dienerin wirtschaftlicher Interessen tätig zu sein hätte", so wäre es m. E. zu bedauern, wenn P. damit Recht hätte, denn insoweit es sich ausschließlich um wirtschaftliche Fragen handelt, wie dies ja hinsichtlich der Frachtführerhaftung der Fall ist, erscheint ein solcher Standpunkt doch bedenklich. Die gesetzliche Regelung der Wirtschaftsordnung sollte im Gegenteil ausschließlich von Zweckmäßigkeitserwägungen bestimmt werden. Denn das Leben ist nicht der Rechtsordnung halber geschaffen, sondern doch

[75]) Vergl. R. G. 103 S. 82 ff.

[76]) Pappenheim in D. J. Z. 8 S. 44. Dieselbe gefühlsmäßige Einstellung übrigens schon bei Voigt, Die neuen Unternehmungen . . . . S. 21.

[77]) Wie weit das bei der von P. gemeinten Negligenz- und Baratterieklausel zutrifft, war oben S. 71 ff. zu prüfen.

[78]) Vergl. Müller-Erzbach im Arch. Ziv. Prax. 106 S. 315.

umgekehrt diese dazu berufen, den Interessen des Lebens, und, soweit es sich um die Wirtschaft handelt, des Wirtschaftslebens zu dienen. Daß die Stellungnahme des Rechts hierbei keine einseitige sein darf, sondern einen gerechten, zweckmäßigen Ausgleich zwischen den verschieden gerichteten Interessen der einzelnen herbeiführen soll, bedarf wohl nicht mehr der Hervorhebung.

§ 11

Schlußwort

Werfen wir noch einen Rückblick auf die behandelte Frage der Haftungsbeschränkungen beim Frachtvertrag, so ergab die Untersuchung im allgemeinen, wie die spezielle für viele Klauseln, ein günstiges Urteil. Von den neutralen „unbedenklichen" abgesehen, erschien doch nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl rechtspolitisch in ausgesprochen ungünstigem Lichte. Govare et Denisse haben nicht so unrecht, wenn sie meinen: „Les clauses . . . sont utiles au commerce" [1]) und „nous pensons, que cet exposé montrera aux ennemies des clauses de non-responsabilité, que l'emploi de ces clauses ne peut donner lieu à aucun abus" [1]). Daher wäre zu wünschen, wenn allgemein in Theorie [2]) und Praxis [3]) diese Erkenntnis Eingang finden würde, auch da, wo man der neuen Gestaltung immer noch mißtrauisch gegenübersteht, was übrigens häufig in einer nicht von Zweckmäßigkeitserwägungen geleiteten, sondern von gefühlsmäßigen Momenten bestimmten Einstellung seinen Grund hat. In einer Frage, wie der der Haftungsbeschränkungen, die eine so rapide Entwicklung erlebt hat, erscheint das, sonst gewiß tunlichst gebotene Festhalten an dem geschichtlich gewordenen bedenklich, da es ein Nachhinken des Rechts hinter dem Leben zur Folge haben kann.

Eine andere Frage ist die, ob man durch Einführung zwingenden Rechts sich als schädlich erweisende Klauseln unmöglich machen soll. Als Vorbilder kämen etwa die Harter Act oder die Hague Rules 1921 in Frage. Hier ist zu erwägen, daß sich gewiß bei einigen Haftungsbeschränkungen die Möglichkeit sehr übler Schädigungen des Wirtschaftslebens ergeben hat; andererseits kommt in Betracht, daß diese Schäden bei dem derzeiten bestehenden scharfen Wett-

[1]) In Rev. int. 17 S. 228.

[2]) Vergl. die betreffende Bemerkung b/Pappenheim III S. 479, daß der Wunsch, gegen übertriebene Freizeichnung zu helfen, nicht dazu verleiten dürfe, offenbar gültige Klauseln zu Gunsten des Befrachters umzudeuten. Über die Folgen vergl. Wittmaak in Z. f. H. R. S. 94 A. 18.

[3]) Vorbildlich erscheint demgegenüber das Urteil des H. O. L. G. in H. R. Z. 1923 S. 143 ff.

bewerb im Frachtführergewerbe im allgemeinen kaum störend zutage treten, so daß auch die vor zehn bis zwanzig Jahren so lebhaft erhobenen Klagen der Interessentenkreise und ihre Forderungen zwingender Schutzgesetze zurücktreten. Dazu kommt, daß in dem praktisch besonders bedeutsamen Seefrachtverkehr das „Einheitskonossement" von 1912 für Deutschland einen Ausgleich der Interessen herbeigeführt hat [4]), der den Anforderungen der Praxis im wesentlichen genügt und auch rechtspolitisch gesehen im allgemeinen wohl befriedigen kann. Für die Einführung von Reformen erscheint zudem eine Zeit der Depression auf dem Frachtenmarkt, wie sie seit Kriegsende im Seefrachtwesen zu beobachten ist, wenig geeignet. Es wäre denkbar, daß die aus solchen Reformen etwa den Frachtführern entstehenden Mehrkosten in Zeiten solcher Depressionen nicht abgewälzt werden können, was die Frachtunternehmungen in eine mißliche Lage bringen und in ihrer Existenz gefährden könnte [5]). Vielmehr dürfte es, da der gegenwärtige Zustand in Deutschland keineswegs einer besonders schleunigen Abhilfe bedarf [6]), ratsamer erscheinen, für die Einführung von Reformen eine Zeit günstigerer Konjunktur des Frachtgewerbes abzuwarten. Wenn dann das erzieherische Moment der Konkurrenz weniger wirksam ist, werden sich zudem Schäden am ehesten zeigen; auch werden die Frachtführer in besser rentierenden Zeiten sich eher zur Anerkennung einer Neuregelung verstehen können, da ihnen die Abwälzung etwa entstehender Mehrkosten dann keine besonderen Schwierigkeiten bereiten wird [7]).

Endlich kommt noch in Betracht, daß besonders für den internationalen Frachtverkehr ein konformes Vorgehen der interessierten Staaten wünschenswert ist, ein einseitiges Handeln aber im Interesse der Einheitlichkeit des materiellen Rechts, wie um der Konkurrenzfähigkeit der heimischen Frachtunternehmungen halber [8]), als auch wegen der Gefahr einer Ablenkung des Verkehrs [9]) Bedenken unterliegt. Da zudem die Entwicklung der Dinge ihr Ende noch nicht erreicht hat [10]), eine Einführung zwingender Normen aber die Elastizität und Fortbildungsmöglichkeit des Rechts beeinträchtigt [11]),

[4]) Vergl. Schaps I § 606 A. 26 Note 3, Ritter II § 87 A. 3 und die Ausführungen oben S. 26.
[5]) Vergl. Müller-Erzbach im Arch. Ziv. Prax. 106 S. 415, 466 f.
[6]) Vergl. Wüstendörfer I. S. 615. Anders insbes. in Frankreich.
[7]) Vergl. Wittmaak in Z. f. H. R. 52 S. 82.
[8]) Vergl. Wüstendörfer I S. 613 f., Heinz S. 53.
[9]) Etwa von den deutschen nach den belgisch-holländischen Nordseehäfen. Ferner könnten sich im Durchfrachtverkehr Schwierigkeiten ergeben. Vergl. Boyens, Gutachten S. 90, Wüstendörfer I S. 613 ff, Heinz S. 55.
[10]) Und zwar scheint die Bewegung eine rückläufige zu sein. Vergl. „Einheitskonossement". Vergl. Schaps I § 606 A. 26 Note 3.
[11]) Vergl. Pappenheim III S. 14 und im Weltwirtschaftl. Arch. II S. 80, sowie Wüstendörfer I S. 4, 544.

so dürfte sich aus all diesen Gründen im Augenblick für den Gesetzgeber wohl eine abwartende Haltung empfehlen [12]). Wenn aber früher oder später eine Umgestaltung der gesetzlichen Regelung der Frachtführerhaftung erfolgt, so wird man mehr, als auf gefühlsmäßige Billigkeitserwägungen auf die Interessenlage und die rechtspolitischen Gesichtspunkte Rücksicht nehmen müssen, wenn eine zweckmäßige, praktisch brauchbare und lebensechte Gestaltung der schwierigen Frage erreicht werden soll.

[12]) Dahingehend sprach sich denn auch, wie oben S. 27 erwähnt, die von der Reichsregierung zwecks Stellungnahme zu den Hague Rules 1921 auf den 31. XI. 1921 nach Hamburg einberufene Versammlung der interessierten Wirtschaftskreise aus.

Mein Lebenslauf

Am 13. April 1903 wurde ich zu Bremen als Sohn des jetzigen Prokuristen des Norddeutschen Lloyd George Seyde geboren. Nachdem ich am 3. März 1921 das „Alte Gymnasium" zu Bremen mit dem Zeugnis der Reife verlassen hatte, studierte ich die Rechte, und zwar zunächst drei Semester an der Philipp-Universität Marburg, dann ein weiteres Semester an der Universität Leipzig. Nach zwei weiteren Studiensemestern an der Georg-August-Universität zu Göttingen unterzog ich mich der ersten juristischen Prüfung vor dem Prüfungsamt des Oberlandesgerichts zu Celle, die ich am

31. Mai 1924 mit dem Prädikat „ausreichend" bestand. Auf mein Gesuch hin wurde ich am 22. August 1924 zum bremischen Referendar ernannt. Auf Grund der vorliegenden Dr.-Dissertation und der mündlichen Prüfung vom 16. Dezember 1924 promovierte ich an der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Göttingen mit dem Prädikat „gut."

Herrn Prof. Dr. Müller-Erzbach, der die Arbeit als Gutachter angenommen hatte, möchte ich auch an dieser Stelle meinen Dank aussprechen.